

إنترناشيونال

إنترناشيونال



International

مجلس التجارة الدولي
البحري
والتجارة الدولية

INTERNATIONAL

- في ذكرى انتصارات أكتوبر المجيدة حوار مع الفريق سعد الشاذلي
- مساعدة القوات البحرية في تنمية الاقتصاد القومي المصري
- الموسوعة البحرية والتأمينية والتجارية
- البنوك والتمويل الإستثماري لأساطيل السفن

• عوامل الإنشاء بأهمية العالميه في البحر

• عدوى الوقود الديوى

• الإستعدادات لجهد الحاويات العملاقة

• تساؤلات الزواج المخرج وسط إعصار الفضائل

• Port Efficiency and Competitiveness



إنترناشيونال أكتوبر / نوفمبر 2008 / رمضان 1429

International October 2008 / Ramadan 1429

Royal Logistics

LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS

web: www.royallogisticsintl.com



- Ocean and Air Freight Services
- Consolidation
- Customs Clearance & Documentation with Electronic Data Interchange (EDI)
- Warehousing & Distribution
- Removals
- Fairs & Exhibitions
- Project Logistics
- Inland Transport
- Insurance Door To Door Coverage

- * How did we arrive at Solution for this difficult equation ?
- * How could we have the ability to break the routine?
- * How could the cost of time element becomes zero ?

With us costs reduced . . with us quality is increased.

Electronic Procedures . .

Distinguished Administration.

You can count on us at all times under all circumstances for electronical customs clearance of your imported and exported cargoes specifically in Sokhna Port and Egyptian Ports in general

Cairo Office : 29 Farid St, Heliopolis, Cairo, Egypt
Tel.: +202-4149944-4184423-4184283 — Fax: +202-4184428-4148877
Alexandria Office: 10 Al Mathaf Al Romany - El Messallah- 2nd floor
Tel.: +203 - 4838952 - 4838951 — Fax: +203 - 4877792
Sokhna Port Office: Sokhna Port Suez, Egypt
Tel.: +2062-3710050-3710219 — Fax: +2062-3710051-3710221
Port Said Office: 21 El Gabarty Street, Port Said, Egypt
Tel.: +2066-3352940-3352941 — Fax: +2066-3352943
Cairo Airport Office: International Cairo Airport
International Export Center - Office N°204
Tel. Direct: +202-2671468-2670671-2670672- EXT. 204.



الدورة العادية 130 لمجلس الجامعة



عقد وزراء الخارجية العرب بالجامعة العربية إجتماعات الدورة العادية 130. مجلس الجامعة برئاسة الأمير سعود الفيصل وزير الخارجية السعودية الذي ترأس بلاده أعمال الدورة العادية للمجلس، وبحضور السيد عمرو موسى الأمين العام للجامعة وبمشاركة الرئيس الفلسطيني محمود عباس، وقد أكد الوزراء التزامهم بالسلام العادل كخيار إستراتيجي لا يقلل التوازن، وتناقش المجلس سبعة بنود جديدة منها:

- « طلب سوريا بعت المصار المقرض عليها من الولايات المتحدة بخصوص شراء أو استئجار الطائرات وقطع الغاز وتأثير هذا الحصار على سلامة وأمن الطيران المدني.
- « مشروع قرار حول معالجة الأضرار والإجراءات المترتبة على النزاع حول قضية لوكيربي والتأكيد على حق الجماهير الليبية المشروع في الحصول على تعويضات عما أصابها من أضرار مادية وبشرية بسبب العقوبات التي كانت مفروضة عليها.
- « الوضع المتوتر على الحدود الجيبوتي الإثيوبية في منطقة رأس الديموير، ومطالبة إثيوبيا بسحب قواتها فوراً، والدعوة مجدداً إلى احترام مبادئ حسن الجوار.

وقد أختتم وزراء الخارجية العرب اجتماعات الدورة ببيانهم الذي تضمنه:

- التضامن مع السودان في مواجهة أي محاولة، والترحيب بمبادراتها لإيجاد تسوية في دارفور، وتأييد مبادرة مصر لعقد إجتماع دولي رفيع المستوى لرفع العملية السياسية في إقليم دارفور، ووضع خريطة طريق وأطار زمني لتفليدها.
- تأييد طلب مصر باستضافة الإجتماع الوزاري الأوروبي الثاني بعد عقد إجتماع تمهيدوي يضم التروكا العربية والتروكا الأوروبية ووزراء الخارجية الماطية والمغربية الأوروبية خلال شهر نوفمبر القادم.
- الدعوة إلى عقد مؤتمر عربي لدعم صمود مدينة القدس في إطار إحتفالية القدس عاصمة الثقافة العربية لعام 2009 تحت رعاية جامعة العرب بالتعاون بالتنسيق مع منظمة المؤتمر الإسلامي ولجنة القدس لبحث سبل مواجهة مخططات إسرائيل الهادفة لتفويض مدينة القدس، والإستيلاء عليها ونقضان الآلة العربية مع الشعب الفلسطيني - إدانة مواصلة إسرائيل لانتهاكاتها الجسيمة وممارساتها العنصرية واستمرارها بمصادرة وتجريف الأراضي، وهد البويرت في القدس لفكرة مشاريعها الاستيطانية، ومطالبة الولايات المتحدة والإتحاد الأوروبي والأمم المتحدة بالتدخل الفوري لتحمل مسئولياتهم والضغط على إسرائيل لوقف الإستيطان فوراً في مدينة القدس.
- إدانة القويود التي تفرضها سلطات الاحتلال الإسرائيلي على الفلسطينيين للوصول إلى الأماكن الدينية المقدسة المسيحية والإسلامية.

- مناقشة جميع الدول والمنظمات والهيئات الدولية المعنية الاستجابة الفورية لما طالبت به محكمة العدل الدولية بشأن عدم الاعتراف بالوضع الناشئ من إقامة الجدار الفاصل العنصري، والامتناع عن تقديم أي مساعدة لعملية بناءه، وتأكيد ما تم إنشاؤه، والتعويض من الأضرار الناتجة عنه.
- الترحيب باللفة الإنسانية لحكومة السودان، ومبادرة الرئيس البشير باستقبال لاجئ فلسطيني في الحدود العراقية، وتوقيع حكومة السودان ومملكة البحرين الفلسطينية والمغربية السامية اللاجئين على إتفاقيات التفصيلية لتزتيبات النقل وبدء المرحلة التنفيذية الأولى منها.
- تأكيد الوزراء مجدداً أهمية تحقيق الأمن المائي العربي بالمحافظة على الحقوق العربية، ومواجهة التحديات المائية في الوطن العربي.

- إدانة الممارسات الإسرائيلية في الجولان المحتلة المنقطة في الإستيلاء على الأراضي والموارد المائية، وتأكيد الموقف العربي بالتضامن الكامل مع سوريا وإيران.
- التأكيد على احترام إرادة الشعب العراقي بكل مكوناته في تقرير مستقبله السياسي، ووقف تحقيق الأمن والاستقرار على عاتق حكومة البعثة الدولية والمجلس العربي للتصوير العربي للعلم السياسي والأمني لما يواجه العراق من تحديات.
- تأكيد التضامن الكامل مع لبنان، وتوفير الدعم السياسي والإقتصادي لحكمته للحفاظ على الوحدة الوطنية وأمن واستقرار لبنان وسياسته على كامل أراضيها، وإشادة بالورق الوطني الذي يقوم به الجيش اللبناني.

- الترحيب بتوجهات الحكومة الصومالية الهادفة لإجراء حوار مع المعارضة الصومالية في الداخل والخارج.
- إدانة الإرهاب بجميع أشكاله وصوره وبمهما تكن دوافعه ومبرراته، ورفض الخلط بين الإرهاب والدين الإسلامي الشريف الذي يدعو إلى أعلى القيم والأخلاق والتسامح، والتأكيد على ضرورة العمل على معالجة جذور الإرهاب، وإزالة العوامل التي تفرزه.

عاصم السيد أحمد

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine

AMIEL PRESS AND PUBLISHING

COMPANY LIMITED - LONDON

رئيس مجلس الإدارة

عاصم السيد أحمد

نائب رئيس مجلس الإدارة

نشأت الديهي

رئيس التحرير

صلاح عبد المعطى عبيد

أعضاء هيئة التحرير الشرفية

أ.د. إسماعيل ميساك

أ.د. محمد صلاح الدين النشائي

أ.د. صام شرف

أ.د. أحمد عيسوي صالح

المراسلون والمحروون

جمهورية مصر العربية

«السيد عبد الجيد السيد

« شرين جلال منير

« عبد الرحيم مصطفى

« محمد صابر

« مكي عطا الله

« مياد محمد

« ياسمين عبد المجيد

المكاتب

السعودية - جدة

« مركز الزمان محمد عبود للإستشارات البحرية(مسكا)

تليفون: (6533724) - (2) - (966)

فاكس: (6533684) - (2) - (966)

سوريا

« ريان/ رامى تحوف

محمول

0096343713001

0096343714536

فاكس

كندا

« شريف صلاح مختار

تليفون: +1-4167250912

عنوان المراسلات

القاهرة +2-0122586455 Tel.

إسكندرية +2-03-4275117 Telefax.

العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة

الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية

E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

رجل العسكرية المبدع .. الفريق سعد الدين الشاذلي ..

- عندما زرت الجبهة بعد 30 ساعة من بدء حرب أكتوبر، حملتي الضباط والجنود على الأعناق
- أصدرت كرتيس لأركان 50 توجيهها.. كان لها أثرها في نجاح العبور
- أول 24 ساعة هي الأهم والأخطر في حرب 73.. وتصادمت مع القيادة السياسية عندما تدخلت في سيرها
- الفريق محمد فوزي ترك لي إرثا جيدا في رئاسة أركان الجيش بنيت عليه حوار: نشأت الديهي



من يقرا تاريخ هذا الرجل لا يدع..

أن يشر بالفنار على استراتيجية عسكرية ذائبة وعاما التاريخ وغرد لها حصفها الناعمة، فكانت سحرا دعوية ترى أعظم البهلاء، سيرة هذا الرجل وسيرة كانت وما زالت ماثرة بمكة وأممها جميع العوازم العنبر، إنه الفريق سعد الدين الشاذلي.. لا يحتاج إلى خيم في تعريفه، فبعد استمع إلى لفته وانفع إلى رؤاه حول مستقبل ولدت الحبيب لها الحوار التالي:

البروس المصراة من هذه الفومولات أن التفكير النظم والبرية الشاملة تكوي إلى النجاح والناجح يدرى إلى القوة بالنفس، والاعم من ذلك كيدك التي يتنوع بالهبة، والهيبة أنه بعد 67 سنة 70 من تيرزا للعبية بعد ذلك بالهبة، أنتي بيتات العمل كرتيس لركان القوات المسلحة بعد الفريق محمد فوزي التي تراك إلى أيتها جيمنا المستلقت أن تكونك على ولم ليدنا من العسر... كان الفريق فوري قد أصدر تعليمات بيت هولاء، التلصيح، لا يجب أن يستمرروا في أعمال حكيتية فقط بل يجب أن يكون لهم دور ما داخل الوحدات، وقتت بعمل شيء، جديد حيث يوجد أن هناك حوالي 20 ألفا من التلصيح، تقربت أن أقوم بعمل مراسلات حركة لفة لفة لشعر، ويخرج الناس من هؤلاء بيتزا جيمنا، يتخصص في فرع ما ويوجد كل تقاسيم، وقتت يتسلق كل الفورات أكثر من دفعة حتى وصلت النتيجة إلى 20 ألف ضابط جديد، وذلك يكون قد قلما يصل مشكلة في غاية الصعوبة، للناجيد، لا يفرجون إلى القضاة وأين المصالح، وكان هناك ميز حوالي 20 ألف ضابط، والناجيد، 30 ألف ضابط، في الوقت الذي كانت فيه التلصيح العسكرية جيمنا لا هناك إلا حوالي 300 ألف ضابط، معني ذلك أن العدد التلصيح يمكن أن يتفرغ خلال 10 سنوات لذلك جاءت فكرة التلصيح الجيوش، خلا تعليمنا للتفكير التعليم وقتت كفاءة الجنود، حيث حصل تعليم وفوري 20 ألف ضابط مستحق، وعندما بدأت الحرب، كان لدينا 63 ألف ضابط، وقتت كفاءة قضاة إيماننا بطريقنا ليدنا 11 % زيادة تصمينا للفتات البحرية أثناء الحرب، أما التي بعدت التي غير شيء، فكل خير، يأتي ليدنا أن يقوم بإطلاقه ما قلنا به التي التي سيه، ويبدأ من جيمنا والسؤال، إلى القيادة التي ترأس هؤلاء، السابق والطل، وذا قلنا في تحديد من هو السهل فيكون الجيش الأعلى هو السهل من الآخر، كيد أن تكون هناك حدود، والخطه، وهذا أريد أن أوضح ما به كل رجل ماثم من التلصيح للفرسان، كل رجل يطور الجيش إلى هناك مسافة غير محسوبة إلى ليس أيا هناك ولما أنتهت جيمنا، متى واحد غير محسوب إلى ولا غلط، كان كانت العبوية بين القوات مسعنة وأرسانة وغير متحركة الظروف، التلصيح أن أهم شيء، أن يكون لديك القدرة والفرجة، والفرجة.

وفي 1973 في كندا كندية الزينة، ولكن ذلك الزينة لم يكن جيمنا ذلك، والمقيقة قلنا لا ندعي أننا بيتنا القوات المسلحة في الفترة من 71 حتى 73 قلنا قلنا بشتكناك أيتها، التي جدها الفريق فوري، وسجلنا ثلاثة حوالي 50 % في حد القوات المسلحة، حيث استلمنا

يكن سعد القوات حوالي 750 ألف جندي، وعندما جينا العرب كان عند القوات المسلحة قد وصل إلى 1.2 مليون جندي، بخلاف القويين والناجيد، وكان السند اللبناني اللوبيج في سيناء أودع وتكليف اللوبيج بعد ذلك حوالي 400 ألف، وفي حوالي 800 ألف يمسحون مؤخرة القوات المسلحة، وهذه نسبة كبيرة، ولكن كان ذلك ضروريا، لكن كان التفويض الجيمي المصري إلى وأشياء، حيث غطت الطائرات الميكرتير ليدنا وتقوم بعملية صاعقة عملية تجمع جندي، وتقوم بضمير مسحة كودية، وتعود إلى قواعد مرة أخرى، كل هذا كان يحدث قبل أن أتولى رئاسة الأركان، وبعد ذلك قلنا بشتكناك الإمبراطور والتدبير العربية التصحيح الأوسع وبناء القوات المسلحة على نفس قواعد العبوية، لأن كل مشكلة أيا حل، لكن ليدنا أن يتم هذا الحل في الوقت المناسب، شرط ألا يتغير على شيء، فخر، فلا جلال أن أصل مشكلة وانفع مشكلة جديدة، استخلص من كل هذا أن تعليم الفرد على جميع المستويات هو الحل الوحيد للخروج من جميع أزمنا ومشاكله، التعليم ثم التعليم ثم التعليم يجب أن يكون في مقدمة التلصيح، فالخطوة الكبرى في الإصلاح التعليم، وهذا النكر ما قلنا به في فترة ما قبل الحرب، التلصيح على مشكلة الألية، حيث قلنا بشتكناك إرشادية شاعر التي على معرفة الأشياء الأساسية التي تهم وتخص الجنود، حيث قلنا بطلع مليون مسحة، بحيث تكون متوافرة مع الجميع، وبعد قيام العرب كان يجب بالبرع أن يكون هناك نسبي، ومصلحين، الفاك وقتت تلك التلصيح في يد العدو الإسرائيلي التي أساءت لها، وبهم محتوي، ومنهم هذه التلصيح، فبشاش هؤلاء في القضاة القويين أن هذه الإرشادات شمع على قلب العرب، وانقلع عنهما، عبرت سفيرا في بريطانيا وصلت أن هذه الطلقات الإسرائيلية، ساء جيمنا الفريق العربي.

قاصت الفريق سعد الدين الشاذلي:

فان محمد لذي كان وراء النهضة العظيمة في ماينا قال إن الأسس هو التعليم والتدريب، فبعد أن نظم الششم من ثمره لم يكن الثواب والعقاب بعد ذلك، على الفريق الشاذلي: هذا بالتكوي، بالعبودية، بالإضافة إلى العبادة بين الرئيس والرئيس، قلنا قلنا مصر ليدنا بالعبادة المباشرة بين الرئيس والرئيس، بين الضابط والجندي، وعندما كنت قائداً لخلقة الفرقة الأمر التي تدن من السورس جيمنا، وحتى العدو السويانية، فكيف لتعامل مباشرة مع كل هؤلاء.. هل يمكن أن أجلس في مكتي وأنفق التقارير وأعتمد على الاتصال مع بعدا، وقتت بالعبا أسبوعيا في الخلقة الجنوبية من الفرقة إلى شلاتين وأسبوعيا في الخلقة من الفرقة إلى الحسوس، وكان ليدنا بشتكناك الميكرتير في أقاليم 1 القوية للقيام بفرارات على هذه الخلقة، وكان قد تم عمل ثلاثة قادة قبل أن أتولى قيادة الفرقة البحر الأحمر ليدنا لم يستطيعوا الإنجاز بالعبودية، وكان الضما من قلنا منطقة البحر الأحمر خطنا من قيادة الأمر ليدنا، وكان على أن أدرس الموقف ككلنا، ما فعل كان قلنا، وما هي النتائج.. وما هو تقدينا لهذه النتائج.. كيد أن نتجت الدلائل العلمية في التعامل مع الأزمات والوقعت، وكان ليدنا يدخلون بشتكناك القيام بعمليات مباشرة، قلنا قلنا فلتلصيح الميكرتير يتناول على طريق قدا البحر الأحمر وبزل من المائزة جدي وقف على الطريق ويستوق في أنفوس يسبقه عبال ويضعون وأساس عبويين ويبرمجهم هذا الجندي الإسرائيلي على ركب المائزة، ولا يعرف

الموقف صعب ودقيق ..

هؤلاء هوية هذا الجندي هل هو مصري أم هو إسرائيلي، وتوقيه الطائرة إلى إسرائيل، ويبدأ العدو في الإعلان عن أسر كذا مصري، ويأتي هذا القدر من الحرب النفسية التي تمرسها إسرائيل، ومنذ نزع من العمليات الإسرائيلية في هذه الفترة من هذه الملتقة.

وهناك نوع آخر من العمليات التي كانت تقوم بها إسرائيل، حيث نخلو بثلاث طائرات على ميناء سفاجا، وفوجيتا بأن ميناء سفاجا يتم ضربه، لذلك تمت بزيارة هذا المكان فوجدت الطير الفاصلة الباغية التي ضربت ميناء سفاجا، فقامت بعمل المساببات التي عرفنا من خلالها أن تهيب الطائرات وكيف تتم العملية من الناحية الفنية والتكتيكية، وكان لدينا على شاطئ البحر

الأحمر نقاب على مسافات متساوية كل خمسة كيلو مترات، وكل نقطة بها خمسة أفراد ومعهم جهاز إلكتروني، وكل مهمتهم الإبلاغ عن أي طائرة إسرائيلية تدخل، وكان هؤلاء الخمسة يتكلمون ليلاً إلى اثنين على الأكثر بسبب الإجازات وخلافه، وكانت الطائرات الإسرائيلية تهيب على هذه النقاط وقد قتل الجنود الموريون أو أسروهم، لقد كانت هناك فيضى عارمة لا بد أن تتوقف فوراً، فاصدرت قراراً لهذه النقاط بترك مواقعها قبل الغروب بساعة وتنسحب إلى الداخل ويتم تغيير

مواقعها بصفة مستمرة، كذلك اصدرت تعليمات بأن توقف التحركات ليلاً بمنطقة البحر الأحمر بالكامل سواء للمصريين أو للمدنيين على حد سواء، حيث كان الإسرائيليون يتحركون ليلاً، الفاصلة أتت خلال عامين كنت فيها قائم لمنطقة البحر الأحمر لم يفلح عسكري مصري واحد، ولم يفلح جندي أسير، كل ما كان يريد من أن هذه الفاصلة التي أقوم بسرهما هو ضرورة

وحماية العلم والتعليم والتضليل والتفويض، وإتاحة كل ذلك لتوق الله من وجل في كل ما فعلنا به من إجهاد، فمرة الثانية فاطمت الفريق سعد الدين الشاذلي وقتل هناك مدرستين في مصر، الأولى توفين بأن الإصلاح لا بد أن يبدأ بالديمقراطية كطريق وحيد للإصلاح، والثانية توفين بأن الإصلاح لا بد أن يبدأ بالتعليم، فالشعب غير المتعلم لا يمكن أن يمارس الديمقراطية.

رد الفريق الشاذلي غللاً: انظر إلى الهند التي تحتضن أراضي ديمقراطيات العالم والمستوى التعليمي متراجع إلى حد مشابه لمصر، لا بد من الديمقراطية، الديمقراطية لا شك في ذلك على الإطلاق، وعموماً لابد منهم نقطة ضعف نحو السلطة، فأى شخص يتولى السلطة يستحيل أن يتركها تحت أي ظرف إلا في حالات محدودة ونادرة وشاذة جداً، وهناك

أناس ولدوا ليكنوا ديمقراطيين، ويربوهم دأباً ما يكونون أكثر ضعفاً، فالصواب دائماً ما تأتي من الورثة، وانظر إلى محمد علي باشا، ورغم كونه ديمقراطياً إلا أنه قام بينا مصر الحديثة، جيشاً والتعباً ومجنناً، ولكن هو من قام بينا مصر، ثم ضعف من جاء بعده وريثاً وريثاً، والتاريخ علمنا أن أي دكتاتور يستمر في السلطة عاين يصعب إزاحته إلا بعملية انقلابية،

حيث يتحسّن هذا الدكتاتور ويصعب التعامل معه نهائياً، قلت لفريق الشاذلي: ما أستطيع أن أجعل ما لا وضعت سياستكم بل جدول الأعمال المقترح بدأ بالديمقراطية الحقيقية التي تتم نزولاً حقيقياً للسلطة، حيث يتم ترتيب جدول الأولويات المجتمعية ووضع الخطى التنموية والتشريعية، قلت لفريق الشاذلي: قللاً لا وضعت يدك على النقاط المهمة التي نبحث

هنا جميعاً، والتي يمكن أن تمثل برنامجاً حيوياً واضح المعالم، ويجب أن تسير جميع البرامج في خطوط متوازية، لكن الديمقراطية والتعليم هما الأساس الذي يجب أن تبدأ به فوراً، ليس أهم شيء هو ضرورة التسك بالمثل والقيم الديمقراطية ومحاوله إجهادها من جديد، ومصر ولادة وبها من الكفالات ما يكفيها للبدء فوراً في العملية الإصلاحية المنشودة، قلت لفريق

سعد الدين الشاذلي

كيف تقوم الآن بمحاكاة النجاحات التي تحققت من قبل في حرب لبيد في الإصلاحات المجتمعية داخل الحياة المدنية؟ فقال: لا بد أن نغيح الأسلوب العلمي ويتعدّد من التفكير العشوائي إلى الوقت نفسه الذي يجب أن نقوم به بتجشّد المشكّة والتعامل معها بطريقة تحليلية حتى نصل إلى حلول فعّالة ومبتكّرة، ويجب أن تؤخّر جميع العوامل في الاعتبار حتى لا نصلح شيئاً

ونفسد شيئاً آخر، قلت لفريق سعد الدين الشاذلي: هناك تفكيراً مجتمعياً حاداً شهدنا المجتمع المصري خلال العقود الأخيرة ألت بتقلّلات في مجال حياة المصريين سلوكاً وأدائاً، فكيف نستطيع أن نعيد هذا المجتمع إلى مربع مثل والقيم والأخلاقيات من جديد؟ ردّ لفريق الشاذلي بقوله: هذا سهل جداً، فقبل الثورة كان هذا غاية في الجدية وإيجابية والمشاركة والتشجيع،

لكن الإدارة هي التي تسببت في كل ما حدث إما بسوء نية، أو بجهنمية، ولا يجب أن ننسى أن مصر كانت قد برّاس برأس مصر ببرنامجها العلمي في الاقتصاد والبرورة والاستثمار والتصدية العربية والنفع السياسي وقاعدة الملتقى والمفكرين، أما الآن فليس لدينا قاعدة تركز عليها، وحتى القاعدة الشعبية التي من المفترض أن يستند عليها الحاكم لم تعد موجودة

من الأساس، فاقسم في أمدل في النظام هي وأخر، لقد تخرّبت الإدارة ودأبنا رحلة البحث على الكم (اليسر) الكيف (أصعب) كما أعاننا كل من المضمون والمجهدة).

قلت لفريق سعد الدين الشاذلي:

الطبقة الوسطى تحلّت وضاعت وبسقطت من التركيبة الاجتماعية في مصر، ماذا حدث؟ فقال: غالباً ما يتم وضع قياسات وعدم الحساب حجم الطبقة الوسطى، فعدد مستخدمين التليفون المحمول داخل المجتمع وعدم مالكي الدش والتليفونات الحديثة قد يعطينا قراءات من السنوات العشرية في المجتمع حتى نستطيع أن نصل إلى حجم الطبقة الوسطى ولكن

غالباً ما هذه المعايير ليست عاكسة لمستويات المعيشة، فعدم الرشد وسوء الاختيار لدى غالبية المستثمرين يرجع إلى خلل العملية التعليمية والتربوية التي هي مسؤولية الإدارة الحكومية في الأساس، ويعتبر مصر دولة غنية جداً جداً، فالقوى الاستراتيكية لمصر بعيداً من المساحة، حيث اتساع الإنقليم، وتوافر الثروات الطبيعية والأيام، بالإضافة إلى أهم ما يعظم من رصيده مصر وهو توافر العنصر البشري الذي أسّات الحكومة استنفاذه عن طريق برامج

الطاقة، حيث تعاملت الحكومة مع العنصر البشري على أنه عبء، على كاهل الدولة، على تنظر إليه على أنه أفراد نكل وتشرّب فقط، ونسبت أن فداك سواعد وعقلاً يمكن أن تستغل في البنا والتعميد.

سألت الفريق سعد الدين الشاذلي:

كيف ترى إسرائيل كمعد يهدد المنطقة بحرب لا تنتهي؟ فقال: إسرائيل مستعمر استعمر عليها الفناء الذي انقضى عليه عام 2050 في الأكثر، فإسرائيل ستعمر وتبقى دون حرب، فعدد اليهود في العالم 12 مليون يهودي، منهم 5 ملايين يهودي داخل دولة إسرائيل، و 5 ملايين داخل الولايات المتحدة الأميركية، وتبقى 2 مليون يهودي مشتتين في

أشعة العالم، وتعال نرى من هم الذين يهاجرون إلى إسرائيل، فهناك الفقراء الذين لا يملكون قوت يومهم ولما المتدينين، وكان هناك تعامل على الدين اليهودي كرامة ما من التراجع، أما الآن ومع شعور الديمقراطية فقام بعد هناك انفصاح ديني يهودي، في أفريقيا، لذلك لم تعد الهجرة من أجل السكّات الدينية دافعاً لليهود للتحاق إلى إسرائيل، هذا من ناحية، ومن ناحية

أخرى فإن إسرائيل لا تمتلك سوى 2 مليار متر مكعب من المياه، بينما الصرف الصحي في مدينة القاهرة أكثر من 2 مليار متر مكعب، وكذلك الاقتصاد الإسرائيلي لا يمتلك أي خامات ولا مواد أولية، كل هذا مع تكتل العنصر البشري وتراجع عدداً الضو السكاني على مستوى المواليد أو حتى على مستوى الهجرة الوافدة مع التوسع في الاختيار إلى الهجرة اليهودية لا

تقل إلا من كانت أمه يهودية، في الوقت نفسه الذي تتشظى فيه عدداً الضو النقصية إلى 1.7 لكل امرأة في سن الزواج، بينما المرأة 2.7 لكل امرأة حربية في سن الزواج، وهناك كارثة في طريق دولة إسرائيل، هي الذو التزايد لأعداد المستعمر داخل دولة إسرائيل مقارنة بدو السكان اليهود، مما يغير التركيبة الديموجرافية داخل دولة إسرائيل، وهذه الظاهرة تمثل

تهدية موقوتة لهذا الكيان، كل هذا بدون حرب بدأ وبأنا أو تحركاً بقوة وأرسل لك الله زعيماً يقود هذه الأحلام والمطمحات، من داخل الطين المصري.

الخلاصة أن المستقبل يتأكله ليس في صالحنا، بل خلال السنوات الخمسين القادمة فاستقبل لمصر العرب والمسلمين، ولا شك في ذلك على الإطلاق.

سألت الفريق سعد الدين الشاذلي بصفة كان سابقاً لمصر ليجناراً والبرتغال عن رأيه في الفيلسوفية المصرية حالياً وهل هي معبرة عن مشاجرات هذا الأعداء، فقال: لا أقبل ما يحدث في الساحة المصرية وبالتأكيد، فكيف أتمنى إيران عدو مصر بينما لا أتمنى إسرائيل كالأعداء، كيف أسكت على السلاح النووي لإسرائيل وعندما تفكر إيران حوثة تفكير أو تني يكون الموقف مختلفاً تماماً؟..



الفريق/ سعد الدين الشاذلي



جانب من الأسرى الإسرائيليين



الرئيس الراحل/ محمد أنور السادات



الشركة القابضة للنقل البحري و البري شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع

- يحقق الموقع العبقري لميناء بورسعيد على المدخل الشمالي لقناة السويس عتصراً فريداً وجاذباً للخطوط الملاحية العالمية نظراً لتحقيقه كسباً اقتصادياً كون زاوية انحراف الميناء (صفر) مما يحقق وقراً في التكلفة يقدر بـ \$٢,٥ للحاوية الواحدة .

- حققت الشركة حجم تداول قدره ١٠٤١٣٨٨ حاوية مكافئة للعام الميلادي ٢٠٠٧ مقابل ١٠١١٦٦ حاوية مكافئة للعام الميلادي ٢٠٠٦ بمعدل نمو قدره ٣٪.

- قفز تصنيف الميناء عالمياً في مجال حجم تداول الحاويات من المركز الستين عام ٢٠٠٦ إلى المركز الخامس والثلاثين عام ٢٠٠٧.

صيانة وإصلاح الحاويات

- تمتلك الشركة ورشة متخصصة في صيانة وإصلاح الحاويات تقوم بصيانة وإصلاح الحاويات وفقاً للمعايير العالمية بمعرفة مهندسين متخصصين حاصلين على شهادة (IICL) الدولية.

- كما يمكن أن تقوم الورشة بغسل وتنظيف الحاويات - تبلغ طاقة الورشة ٦٠٠ حاوية شهرياً

مخازن تداول الحاويات

- ساحات الحاويات ٤٦٧١٣٠ م^٢.

- الطاقة النظرية السنوية ٨٠٠٠ حاوية مكافئة.

- مساحة المخزن المشترك ٦٠٠٠ م^٢.

- إنتاجية الرصيف ١١٥٨ حاوية /متر رصيف.

- معدل التداول ٢٥ حاوية/ساعة/نوش.

المعدات :

- ٩ ونش رصيف عملاق .
- ٢ ونش رصيف متحرك.
- ٩ ونش ساحة عملاق .
- ٣٤ ونش ساحة تسكوبي.
- ٤٧ جرار موانئ بالمقطورة.

WEB: www.pscchc.com
E-MAIL: info@pscchc.com

الميناء الجاف

- يقع على مساحة ٢م٥٠٠٠٠ بمدينة العاشر من رمضان .

- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة.

- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠ م^٢.

رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب
لواء بحري/ محمد جمال ياسين

تأسست شركة مصر للصحة والسلامة وخدمات النقل البحري
٥٩٩٣٧٧١٥٩ ٥٩٩٣٧٣٥٨٩٤ ٥٩٩٣٧٧٠٤٩١٩ فاكس



خلال يونيو 2008

7

Port Efficiency and Competitiveness

adopted two broad strategies: bigger ships; and establish dependable feeder networks. Bigger ships have tremendous cost advantages. A 20% cost advantage can be calculated for a 6000 TEU ship compared to a 4000 TEU ship. Bigger ships would require a more complex and dependable feeder network. Thus, feeder or feedermax containership seize the greater share of the global container fleet representing 29% in 2007. This increasing demand is justified by liner need to connect hub ports with their hinterlands as well as their economic viability.

11. In addition to the above and to be more competitive, shipping lines formed liner consortia, which is a grouping of shipping lines which had agreed to cooperate to jointly benefit from sharing of assets and resources.

Cooperation among consortia partners in areas other than space sharing is now a norm. Consortia partners are now known to form "logistical alliances" to cooperate in land-based and support services including the sharing of resources other than just containerships' space. These include the sharing or joint purchase or joint operations of equipment, terminals, rail and other landside assets. Integration through competitive alliances becomes necessary in order to fill the mega containerships of 5000/6000 TEU capacity, as one carrier is unlikely to be able to fill its own ship by itself.

12. Activity in the container shipping industry over the last decade has centered on the establishment of various alliance and consortia agreements. Seldom has there been such a frenzied period of development involving most of the big names in the container business. A mega-alliance on the Far East-Europe trade takes top slot with Mitsui-OSK lines (MOL), Nedlloyd, Malaysian International Shipping Corporation (MISC) and American President Lines (APL) as partners from March, 1995. By January 1996, the group was joined by Hong Kong's leading container line, Orient Overseas Container Line (OOCL). Recently a decision was taken by K line and Yangming to form a partnership on the Far East-Europe and transpacific trades. Japan's leading container line, Nippon Yusen Kaisha (NYK) also started its new agreement with Hapag-Lloyd in March, 1996 on the Far East-Europe route, building on an already successful partnership in the transpacific and Far East-US east coast trades. By January, 1996, Singapore's Neptune Orient Line (NOL) joined the two big names. Talk was intense over the possibility of either United Arab Shipping Co. (UASC) or the P&O Containers and Maersk venture, would join the consortium. As of April 12, 1995, 64 container vessels were on order with more than 4000 TEU capacity and above (including 11 vessels of over 5000 TEU), with total aggregate capacity of about 300,000 TEU. This indicates that container ships are still growing. Today's consortia involve multi trade routes and are more likely to be, as the "carriers prefer to call them, "global consortia

Grand World Alliance: HLCL - MISC - NYK - OOCL

The New World Alliance: APL - HMM - MOL, it serves more than 40 ports and using more than 10 containerships in the major East - West container trade.

13. The impact of today's consortia realignment and expansion on ports is significant. Quite clearly, there would be fewer hub ports. Some ports in close proximity to the main east-west shipping routes would become main future strategic hub ports for direct calls by the consortium's biggest containerships. The other hub ports would become sub-hub ports for other relay services called by smaller ships in the consortium. Where consortium members have previously used different ports for the same regions, much negotiations is likely to take place before a compromise can be reached. Rationalization and consolidation of ports and

terminals will occur. The liner industry is currently undergoing major structural changes. Consortium realignments have created new groupings unprecedented in size and scope, setting in place new hub ports and mega terminals of the future and more new ports of call via joint sharing of consortium services.

14. In order that the consortium would be able to function efficiently with the maximum profit, the elements of the transport chain have to be controlled by the consortium or its agents. This would include: hub ports, sub-hub ports, feeder ports, terminals in all the three types of ports required, equipment and inland transport chain that is efficient and responsive to the needs of the consortium. Terminals and ports run by public sector in an inefficient way can no longer be tolerated and would be dropped from the considerations of the consortia. This would result in much higher freight rates and lower quality service to that country which essentially would penalize its export trade as well as its imports. Consortia may go a further step in the future and pick partnerships from some ports or terminals on which they greatly depend. Such a step would further penalize the public sector ports and increase the poverty of the countries that own them.

15. Future Port Development Strategies With the new alliances emerging in the shipping business, eventually it would tend to include agreements with specific ports which have already been developed to serve the shipping and maritime industry. Hub ports would be chosen by the shipping lines to maximize their profits, relay ports also would be fixed. Future alliances of shipping conglomerates would tend to establish the guidelines for their agreement with future hub and relay ports. Also dedicated feeder shipping would tend to increase, to minimize the risks and thus cost. It would be harder for common feeders to compete with that trend. Hub and relay ports would eventually be extended to bulk cargo as well. Singapore is doing that already and this would extend to other ports as well. Unification of cargo, especially containerization, will dominate any strategy that have efficiency and cost reduction as its objective.

16. Effect of GATT. With the GATT coming to force, it is most probable that it would make a lot of difference in increasing the amount of cargo carried by ships and handled at ports. Distribution centers would expand from the manufacturing to other locations for easier and timely distribution which may require speedy and efficient shipping and port handling. The same applies for spare parts and industrial inventories, which may also be regionalized for the same purposes, and in addition to reduce the inventories in the operating sites, which would contribute to cost savings

17. Competition and New World Conglomerates. The future of the maritime sector is expected to enhance competition and encourage World Conglomerates to be able to minimize the risks of competitive markets. However, everybody should be watchful that monopolies are not allowed in the sector. International conventions are there now to address these issues, but the existing ones may not be enough and they may need additional measures.

18. Slow Pace of Port Development. Ports in general, except a few major ports, have been struggling to keep pace with the development in the shipping industry but it has been lagging behind, both in the provision of sufficient infrastructure as well as improvement of the efficiency of port management and operations. This slow pace of development need to be addressed urgently, mainly by adopting the proper strategies that are practical and implementable under each country's constraints. The ports which are not going to develop quickly are eventually going to be left behind, with a loss to the country's economy.

Port Efficiency and Competitiveness

Part 1



DR. ISMAIL MOBAREK

Introduction

1. The importance of the role of the ports in socio-economic development cannot be overemphasized. Ports are the gateways of cargo for import and export transport. Moreover, the emerging transshipment trade cut

across national boundaries and have regional as well as global impact on freight transport costs. Exports are directly affected by the timeliness and cost of the service rendered at the ports, and thus affect the competitiveness of exports in international markets. Costs that are levied on imports pass directly to consumers and have a national effect on the well being of the people in general. Therefore, Governments all over the world are striving to enhance port efficiency and improve the competitiveness of their respective ports to capture a greater market share and to lower the costs incurred in passing the cargo through the ports.

2. Tools applied by governments to achieve better port efficiency vary from one country to the other based on the national circumstances and the constraints for one solution or another. But basically, all efforts are made to improve efficiency through increased incentives, accountability and market responsiveness. Experience in the world now include: privatization; commercialization (corporatization); and management contracting (leasing, concessioning, and franchising). It is the objective of the present paper to summarize the experiences, as much as possible, draw lessons of successes and to caution against pit-falls that can render the experience a failure for privatization and commercialization.

Background

3. The main development objective of all governments and development institutions is poverty reduction. The main instrument for poverty reduction is economic growth, which depends mainly on exports, and the transport sector is key input to improving export performance. Ports are the gateway for exports and imports, and thus have a direct effect on poverty reduction in any country. Moreover, the emerging transshipment industry is so attractive to regional ports, particularly for those with geographic advantage, that most of the ports in the region are competing for the transshipment trade; mainly containers.

4. The transport revolution started actually in the seventies with the introduction of container transport. Since containers are much easier to handle than break-bulk cargo; and handling could be easily mechanized and thus offer much better protection for the cargo at sea and on land; which translates into tremendous savings from spoilage and damage. In 1970, containers accounted for only 6% of world trade (excluding bulk cargo). By 1980, this figure rose to 20%, and by 1995 containers handled 60% of total world trade by tonnage. According to Drewry Shipping Consultants, in 2007 over 70% of the value of seaborne trade is being moved in containers.

In 2007 container trade grew by 10.1% from 2006 to reach 128.8 Million TEU and is expected to reach 141 Million TEU.

5. The wide use of containers has had the greatest impact on the manufacturing sector. Many companies now concentrate manufacturing in a few world scale plants to derive maximum

economies of scale. This can only be achieved with a dependable global logistics system to bring in raw material and component parts, and to ship out finished goods-on time, all the time. Today, logistics takes center-stage in the manufacturing world. With just-in-time manufacturing, goods stored in warehouses have been reduced drastically, and inventories have moved into the distribution chain. For some companies, more capital is tied up in inventory and distribution costs than in plant and equipment.

6. Reducing the cost of logistics, therefore, has become as important as reducing the cost of production. To indirectly reduce costs, manufacturers are looking, nowadays, for more value-added from logistics activities. As a result, freight forwarders, warehouse operators, shipping lines and port operators are experiencing demands for new types of services. Instead of just storage services, manufacturers want inventory management. Instead of cargo stuffing, they want sorting and re-packaging. Some manufacturers have already reached the stage where they focus only on marketing and supply chain management, leaving "real manufacturing" to sub-contract manufacturers.

7. Manufacturing is expanding all over the world as the pace of industrialization continues to increase. Countries all-over the world now recognize that competitiveness in manufacturing is key to achieving high growth rates. This is specially so in Asia, where GDP growth continues to outpace the rest of the world, at least prior to the present difficulties faced in Asia. New stirrings can also be observed in Africa and Latin America. The center of gravity is gradually shifting away from the developed world, which strongly indicates a more global economy emerging for the 21st century. As more countries join the industrialization club, they recognize the need for more efficient infrastructure to enable manufacturing growth. Transportation infrastructure, both landward and seaward are essential pre-requisites for growth to take place. New ports are being built, expanded and/or reformed, new sea-routes started.

8. Such growth creates new opportunities, which in turn attract new players, thus increasing competition. In the coming years, growth in manufacturing and the focus on value adding logistics will put greater demands on the port industry to perform. The challenge posed is that: "can the port do what is required, cheaper, faster, more reliably, and more flexibly?" The challenge comes at a time where competition in the port industry, shaped by a combination of factors, has sharply increased. An excess of supply over demand, continuing deregulation, and jostling for market share has opened up vigorous freight price competition on a number of sea routes.

The Maritime Industry

9. The maritime industry has developed at a fast rate in the past. Bulk carriers, whether liquid or dry, have increased in size for the economy of scale. High insurance premiums and large losses in accidents put a cap on the bulk fleet size. The fastest growing industry in the Maritime sector is by far the container shipping. From the liner shipping, dedicated feeders, to the hub ports and relay ports. Competition between the shipping lines are becoming excessively fierce, but so far to the benefit of the users. Hopefully no monopoly arrangement should be let to emerge, but certainly it is going in that direction.

Global Shipping Trends

10. In order to meet the challenge and carry more cargo, faster, cheaper and to offer more frequent services, shipping lines have



10



وزارة الاستثمار

الشركة القابضة للنقل البحري والبري



شركة الاسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

- هي أولى الشركات المصرية في مجال تداول الحاويات والبضائع (23 عاما)

- الشركة تتداول اكثر من 800 الف حاوية مكافئة سنويا من حاويات التجارة الخارجية المصرية

- الشركة تقوم بشحن وتفريغ وتخزين الحاويات كما تقدم أنشطة تستيف البضائع وتخزين بضائع الحاويات المشتركة

- يتوفر لدى الشركة مستودعات جمركية خارج الميناء (البشرى - البيضاء - العامرية)
لتخزين الحاويات والبضائع

SS : QUAY 4862124 ALEXANDRIA
OXED GONROK-ALEXANDRIA-EGYPT
TEL : 03 4800633- 4800634
03 4862124 TELEX: 54566ACH UN
WWW.alexcont.com
E: alexcont@alexcont.com

شركة التمساح لبناء السفن
 إحدى شركات هيئة قناة السويس
 تبدأ العمل في مشروع تكريك ميناء شرق بورسعيد
 لصالح الهيئة العامة لموانئ بورسعيد



إبراهيم صديق / اللواء



محمد عزت الدردوي / مهندس



أحمد هاني فاضل / الضريق



محمد منصور / الوزير

صرح السيد المهندس/ محمد عزت الداوي نرغام رئيس مجلس إدارة شركة التمساح لبناء السفن إحدى شركات هيئة قناة السويس بأنه قد تم البدء في تركيب وصيانة الممر المائي والخوض ودائرة الدوران لمشروع ميناء شرق بورسعيد بكمية تكريه في حدود 4 مليون متر مكعب بقيمة تعاقدية 23.036.800 يورو تنفذ خلال عامين ويتم التنفيذ بالوحدات البحرية التالية:-

• الكراكة المصاصة الفالقة سينا التابعة لمخارول الباطن الشركة المصرية اليونانية حمولة 4500 متر مكعب .

• الوحدة البحرية تساح 3 (المتخصصه في تسوية قاع البحر) التابعة لشركة التمساح لبناء السفن .

• التفش الزقأ أحدث إنتاج لشركة التمساح لبناء السفن والذي تم إعداده وتجهيزه طبقاً للمواصفات العالمية للقيام بأعمال المساحة البحرية .

- تم التسليم النهائي لعدد/ 1 قاطرة تراكوتوز فويت شنيدير قدرة شد 50 طن لأغراض المساحية والإطفاء وجارى التسليم النهائي للقاطرة فويت شنيدير قدرة شد 50 طن لصالح هيئة ميناء دمياط .

- نظراً لزيادة الشركة في بناء القاطرات تراكوتوز فويت شنيدير في مصر والعالم تم التعاقد على بناء وتوريد عدد/ 2 قاطرة أعالي بحار تراكوتوز قدرة شد 50 طن لأغراض المساحية والإطفاء لصالح هيئة ميناء بورسعيد

- جارى بناء قاطرة طراز لواز قدرة 375 حصان لصالح هيئة قناة السويس .

تمتلك الشركة عدد/ 2 ترسانة لبناء السفن (الإسماعيلية مزودة برافع سفن 1500 طن - ترسانة أبو قير)

- تمتلك الشركة رافع للوحدات العائمة حتى وزن 1500 طن لإجراء الصمرات والإصلاحات وصيانة معدات وآلات السفن بجميع أنواعها ويستقدم في صيانة الوحدات البحرية لهيئة قناة السويس وشركات خدمات البترول والغاز وصيانة وحدات قوات متعددة الجنسيات وقاطرات هيئات الموانئ وسفن نقل البضائع وثناقات البترول والمياه قدرة 1500 طن.

- تمتلك الشركة أسطول من الوحدات البحرية المتخصصة (وروش عائمة - سفن خدمة- سفن متعددة الأغراض - سفن تركيبات وصيانة - قاطرات وإنشات خدمة ورياط ومساحة بحرية وكراكة وسيترك عمل في خدمة حقول الغاز والبترول البحرية وصيانة المراسى البترولية البحرية وبنصات البترول البحري والموانئ.

- تقوم الشركة بصيانة العائمات والمساعدات الملاحية لخدمة الملاحة بطليجي السويس والعقبة لصالح هيئة السلامة البحرية .

- تم الإنتهاء من صيانة شمنفوردة الرباط والكشعن حمولة 350.000 طن لشركة سوميد.

- جارى الإنتهاء من تطوير محطات المياه ببورسعيد والسويس .

- جارى الإنتهاء من توريد وإنشاء المرحلة الثانية لخطوط الزمر 1200 مم ببورسعيد.

- لدى الشركة إدارة غطس تعمل طبقاً لخطوط IMCA, MARINE, DIVING العالمية والغطاسين مؤهلين للعمل طبقاً للمنظومة العالمية ويعملون بشركات البترول والغاز كما تم تطوير معدات الغطس بالشركة طبقاً لطلبات شركات البترول والغاز بمنظومة IMCA, MARINE, DIVING وأصبحت الشركة الوحيدة على مستوى الشرق الأوسط الحاصلة على الشهادات في أعمال الغطس.

- قامت الشركة بتطوير جميع الوحدات والمنشآت لتساير مستجدات العصر ومتطلبات شركات البترول وتم تجديد عقد تاجير جميع وحدات الشركة البحرية لشركات البترول والغاز.

- تقوم الشركة بصيانة وتشغيل وتطبيق أسطولها البحري والمكون من مشرورين وحدة بحرية متخصصة طبقاً للمنظومة العالمية CMID/IMO مع تطبيق جميع متطلباتها ومعيارها من GMDSS, SOLAS, MARPOL, LOAD LINE طبقاً

للتطلبات برتش بتروليم ويرتش غاز وهيئات التصنيف العالمية.

- ونظراً لحرص إدارة الشركة على الحصول على الشهادات المؤهلة لعمل الشركة في نصاب الشركات العالمية العاملة في مجالات تخصصها وذلك بالحصول على الشهادات الآتية:-

HSE-ISO9001-2000-ISM-OHSAS18001-1999-IMCA MARINE DIVING

وهي شهادات المنظومة الدولية للسلامة والصحة المهنية والبيئة وهي أعمال الغطس والبحرية وتشغيل السفن والتي جعلت الشركة في مصاف الشركات العالمية في مجال بناء وإصلاح السفن والعمليات البحرية وخدمات البترول والغاز .

- جارى دراسة تركيب الهيئات التضمين للمنشآت برأس شقير الخاص بشركة جايكي.

- جارى دراسة توريد وتركيب المساعدات الملاحية لتأمين وسلامة الملاحة من القاهرة إلى دمياط بطول 240 كم لاسباب الهيئة العامة للنقل النهري.

- حصلت الشركة على عضوية إتحاد مقاولي الأعمال البحرية العالمية .

- وقد تحقق ذلك بفضل مساندة السيد الفريق / أحمد هلى فاضل رئيس هيئة قناة السويس وإدارة الشركات بهيئة قناة السويس والعاملين بالشركة الذين يمتلكون خبرات عالية وتادرة في مجالات عمل الشركة.



الموسوعة البحرية والتأمينية والتجارية

ENCYCLOPEDIA
OF MARITIME, INSURANCE
& INTERNATIONAL TRADING

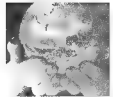
دكتور ريان
مختصر الكري

الناشر
المطبعة
1988

والالتزامات كل من البائع والمشتري طبقاً لهذه العقود. وتشمل هذه الموسوعة أيضاً الاختصارات الشائعة في مجال النقل الدولي عاماً والنقل البحري خاصة وكذلك تحتوى على شرح واف للتأمين البحري ونوادى الحماية والتعويض، كما تعرض أيضاً بعض المقالات المتناولة بالشرح لفرفة التجارة وهيئات التصنيف الدولية.

هذه الموسوعة هي الأولى في سلسلة الموسوعات التي سوف تنشر إن شاء الله تبعاً في مجال النقل البحري.

وتعتبر هذه الموسوعة من أهم الموسوعات المتعلقة بمجال النقل البحري نظراً لما تحتويه من مصطلحات تجارية وفنية مستخدمة في عقود التجارة الدولية كما تحتوى أيضاً على عقود التجارة الدولية



الموسوعة البحرية والتأمينية والتجارية

ENCYCLOPEDIA OF MARITIME INSURANCE & INTERNATIONAL TRADING

الحلقة الأولى

دكتوريان/ منتصر السكري

الكتاب الأول

المصطلحات التجارية والفنية المستخدمة في عقود التجارة الدولية (الإنكوترمز وترجمتها باللغة العربية)

10- AD VALOREM

Certain freights or insurance premiums are based "ON THE VALUE" of a cargo
- AD Valorem Duty
- AD Valorem Freight
- AD Valorem Stamp

11 -AFFREIGHTMENT

A contract to carry goods by ship. Charter- parties and bills of lading are contracts of affreightment

12- AGROUND

A vessel is aground if she is not freely floating in water, but her bottom has touched the ground of the sea, a river, or a port and she cannot move

13- ALLOTMENT

A narrow passage in a ship

14-ALL RISKS

An insurance term used in cargo insurance which means that the policy covers the insured property for loss caused by any fault.

The policy does not cover inevitable loss.

In practice, such a policy always specifies certain risks that are excluded from cover.

15- ALLOTMENT

Distribution, or apportioning, a share allotted to any one

16- All Purposes

In chartering the time allowed for loading and discharging is sometimes stipulated together in one figure with the remark "all purpose".

e.g. " 8 weather workings days 24 consecutive, all purposes"

17- Almanac

A table of days, weeks, and months

18- ALWAYS AFOAT

Term stipulating that a ship must remain afloat at all times, i.e. charters to guarantee safe berth with sufficient water.

19- AMERICAN BUREAU OF SHIPPING

Classification institution of the USA (see classification).

10 - متسوب إلى (أو حسب)

القيمة، بعض التوالين أو أقساط التأمين تصب على أساس قيمة البضاعة
• رسم على حسب القيمة أو رسم نسبي لتمييزه عن الرسم الثابت أو المحدد
• وتؤخذ البضاعة محسوبا على حسب قيمتها • دقة نسبية

11 - عقد النقل البحري، عقد بين

الناقل والشاحن لنقل بضاعة على سفينة، وتعتبر مشاركات التجار وسندات الشحن من عقود النقل البحري

12 - الجنوح، إذا

تكون السفينة قد جنحت أو (سجلت) عندما يصعب عليها أن تطفو بحرية فوق الماء ويكون قائما مرتكزا على قاع البحر أو النهر أو الميناء فلا تستطيع أن تتحرك

13 - ممر أو مضيبي باسفينية، ممر

ضيق داخل السفينة أو على سطحها

14 - جميع المخاطر، بند وثائق

التأمين على البضائع مخددة أن التأمين يغطي حالات النقل أو الفسادة التي تحدث مصادفة حسب الظروف ولكن التأمين في هذه الحالة لا يغطي حالات النقل أو الفسادة الحتمية التي يتعذر تجنبها.

وتنس الوثيقة عادة في مثل هذه الحالة على إشتداد مخاطر معينة من التغطية التأمينية

15 - حصة أو توزيع الحصص، الممة

التي تخص أحد الأطراف، أو القيام بعملية توزيع الحصص على الأطراف المعنية

16 - لجميع الأضرار، في أعمال

تأجير السفن ينص أحيانا على التغطية للسويع به الشحن والتفريق معا برفق واحد مع ذكر مصطلح "جميع الأضرار"

مثلا: 8 أيام يسمح بها الجو كل 24 ساعة مستمرة لجميع الأضرار

17 - التقويم (التخيجه)، التقويم،

والبينات الخاصة بمعرفة أيام وأسابيع وشهور السنة

18 - ضمان السفينة طافية، مصطلح

ينطبق على شرط التأمين بإستمرار السفينة طافية أو غاطة بمعنى أن يضمن المستأجرين السفينة مرسى أمدا في ميناء ذات عتق كاف

19 - المكتب الأمريكي لتأمينات

السفن، الهيئة الأمريكية المختصة بتصنيف وتسجيل السفن التابعة للولايات المتحدة الأمريكية

1- ABANDONMENT:

Abandonment of ship OR
Abandonment of voyage

2- AB INITO

(Latin)

3- ABOARD

On board ship, train or plane etc...

4- ABROAD

In a foreign country

5- ABROGATION

The cancellation of a contract or a charter party

6- ACT OF GOD

Incident or accident which human precaution and control are unable to prevent.

7- ACTUAL TOTAL LOSS

This relates to an insurance policy and can occur in any of four ways

(1) The property is completely destroyed,

(2) The owner is irremediably deprived of the property;

(3) Goods change their character to such a degree that they can be said to be no longer the thing insured by the policy,

(4) The subject matter of the insurance, be it ship or goods on board the ship that is corded as "missing" at Lloyds

-Constructive Total Loss

Where the Assured abandons the subject matter insured to the underwriter and claims a total loss. He can do this when he is deprived of the insured property and is unlikely to recover it, or in the following circumstances:

(1) Ship

The cost of recovery and repair would exceed the insured value

(2) Cargo

The cost of recovery, reconditioning and forwarding would exceed the value of the goods at destination

8- ACTUARY

An expert who makes calculations for insurance companies

9-ADDRESS COMMISSION

A commission due to charterers or their agents, practically a reduction of the freight.

1 - التارك الداخلي، ترك السفينة أو

لتخلى عنها وهجرها بسبب تعرضها لحادث خطير يؤدي إلى هلاكها. كما يستعمل هذا المصطلح أيضا للتعبير عن التوقف عن إستكمال الرحلة البحرية أو لإعلانها • مثلا: البداية، مصطلح لاتيني معناه منذ البداية

3 - على ظهر السفينة،

أو على متن الطائرة.

4 - خارج البلاد،

5 - فسخ أو إلغاء، فسخ أو إلغاء العقد أو مشاركة التجار

6 - القضاء والقدر، الفعل أو الحادث

الذي لا يمكن لقوة بشرية أن تتحكم فيه أو تمنعه

7 - الخسارة الكلية الضمنية، بند يرد

عادة في وثائق التأمين مواءم أو الفسادة الكلية الضمنية قد ترد في إحدى الحالات الأربعة التالية

(1) إذا تعطل الشيء المؤمن عليه كلية

(2) إذا رأى المالك أن الشيء المؤمن عليه يتعذر أو يستحيل إسترجاده أو معالجته أو إصلاحه

(3) إذا حدث تغيير في طبيعة البضاعة بحيث يمكن القول بأنها لم تعد نفس البضاعة التي تم التأمين عليها

(4) إذا اعتبر الشيء محل التأمين (سفينة) أو بضاعة مسفولة على سفينة "مفقودا" طبقا للمفهوم "الويدر"

- الخسارة الكلية الإعتبارية،

ويستخدم هذا المصطلح في وثائق تأمين السفن (مدى) ويهدف أن السفينة تتغير في حكم الهلاك الكلي إذا كان قيمه إصلاحها أو

مصاريف إنقاذها تتجاوز قيمتها التأمينية وهذا يتعلق أيضا في حالة التأمين على البضاعة.

8 - الخبير الإنكوتاري، خبير متخصص

في عمليات التأمين ومحاسبتها

9 - عمولة الوثائق، العمولة المستحقة

للمستأجرين أو لوكلائهم وتستقطع من الوثائق. وهي من الناحية العملية تعتبر تخفيضا للثمن

يقدم عبد السلام السيد أحمد

أستعرض الدكتور فاروق العقدة المحافظ البنك المركزي المصري البيان الصحفي للبنك الذي أعلن استمرار تحسن أداء الاقتصاد المصري مع العالم الخارجى خلال السنة المالية 2007/2008 حيث حقق ميزان المدفوعات فائضا كليا بلغ حوالى 5.4 مليار دولار مقابل 5.3 مليار حققتها فى السنة السابقة، وكان من نتيجة ذلك زيادة رصيد الاحتياطيات الدولية بذات القدر نتيجة محصلة لصافى التدفق للداخل فى ميزان المعاملات الرأسمالية والمالية البالغ 7.1 مليار دولار، وهافض ميزان المعاملات الجارية البالغ نحو 0.9 مليار دولار الذى جاء محصلة الفائض المحقق فى كل من ميزان الخدمات وصافى التحويلات بدون مقابل.



دكتور فاروق العقدة

يوسف جابر خاليل

التبادل التجارى مع الدول العربية

وزير المالية يأتى بأرقام التبادل التجارى بين مصر والدول العربية - فى إطار اتفاقية تيسير التجارة العربية - شهدت تسعيا ملحوظا خلال الفترة الأخيرة حيث بلغ حجم التبادل التجارى بين مصر والدول العربية المتضمنة للاتفاقية حوالى 38 مليار جنيه عام 2007 مقابل 25.6 مليار جنيه عام 2005 بنسبة نمو 48%. وبلغ حجم الصادرات المصرية للدول العربية المتضمنة للاتفاقية - والتي تضم الإمارات والبحرين وتونس والسعودية والسودان واليمن وسوريا والعراق وسنغافورة وفيتنام وليبيا والمغرب بالإضافة إلى مصر - نحو 12.2 مليار جنيه عام 2007 مقابل 9 مليارات و867 مليون جنيه عام 2005. وبذا تصل نسبة النمو فى الصادرات المصرية حوالى 62.4%. وتعتبر السعودية أكبر دولة عربية مستوردة من مصر خلال عام 2007 حيث بلغ حجم الصادرات إليها نحو 2.219 مليار جنيه تلتها سوريا بحجم صادرات 2.108 مليار جنيه، ثم لبنان بحجم صادرات 1.682 مليار جنيه، تليها ليبيا بحجم صادرات 1.423 مليار جنيه، ثم دولة الإمارات العربية بحجم صادرات 982 مليون جنيه، كما أن السعودية تأتي على رأس الدول المستوردة لمنتجات مصر وبإجمالي 1.5 مليار جنيه، تليها الإمارات بحجم واردات حوالى 1.616 مليار جنيه، ثم ليبيا بحجم واردات نحو 1.5 مليار جنيه، ثم سوريا بحجم واردات 1.179 مليار جنيه.

خطوط هيونداي

تدخل ميناء الإسكندرية

وخدمة جديدة لموانئ العقبة والحديدة



موانئ عامة جداً من شأنها أن تساعد فى تعزيز إقباله التجارية العربية الحرة وقد صرح القاضى أن الخط قد قرر التوسع فى تقديم خدماته فى مصر على خلفية النمو الاقتصادي فى البلاد والتطور الحديث فى الموانئ ومحطات تداول البضائيات وأصناف الصيد تميزونف مدير الخط فى مصر أن خطوط هيونداي تتوى التوسع فى تقديم خدماتها فى مصر كما سيتميز الخط بتوفير الحواجز القاذية اللازمة لتتميز بولوجها بالإسكندرية وبميناها وورسود ومينعة القاهرة الكبرى

إستكمالاً للمبادرة الناجحة لخطوط هيونداي فى مصر بدأ الخط فى خدمة ميناء الإسكندرية مصفاة منتقلة وذلك بعد أن تعاقدت مع شركة الإسكندرية لتداول الحواجز وقد استقر الرأي فى الخطوط بمصلحة ميناء الإسكندرية من خلال إيجار أسبوعى من موانئ الشرق الاقصى والصين واليابان والبحرين الأممي بإستخدام ميناء مديان كميناء محوري وذلك عن طريق خدمة MEX MED.BBX. وبما أن الهندس محنت القاضى نائب رئيس مجلس إدارة شركة كادامس للملاحة الركيل العام لخطوط هيونداي بمصر أن الخط قد بدأ فى خدمة كل من ميناء العقبة بالأردن والحديدة باليمن من خلال إيجار أسبوعى من ميناء مديان وهى



البنوك والتمويل الإستثماري لأساطيل السفن

الجزء الأول

بقلم / سمير معوض محاضر في الإقتصاد البحري وصناعة اللوجيستيات



أولاً - أهمية صناعة تمويل السفن

هذه الصناعة الدولية نشاطا والقيومية في قطاع إقتصادي يعد من أهم القطاعات الفنية الخدمات الصادرة للأسواق الدولية تعد صناعة يعتمد الإستثمار فيها على مدى التفهم لضرورة إندماجها في عمليات إعادة تأهيل وميكنة خريطة محاور التنمية والنمو في مصر ما يبرز من دور هذه الطاقة الإنتاجية التي تحقق تفوق الصادرات الخدمية للعالم الخارجي من جانب

ويعود فيض من العملات الأجنبية للإقتصاد القومي من جانب آخر غير أن هذا الإستثمار طويل الأجل يركز على عدة معايير صلبة ذات جوى لا تحتل الأرقام وأهم هذه معايير هو انتشار المثلثين من بين وظيفة التمويل وهو الإستثمار. فالتمويل لشراء سفن من جانب البنوك يعد إستثمارا لأرصدة الأموال المتركة لديها دون إستخدام أو توظيف إقتصادي مجد وشراء السفن من جانب تلك القائمة أو الملاك الجدد يعد إستثمارا تنمويا يوسع من رقعة الأصول والطاقت الإنتاجية. ومثل هذه العملات التعاقدية لا يمكن فهمها أو حسابها على نحو رسمي بحث بل يتكهنها روح ومحار الجدية والشغافية والإختارات الثقافية ما بين ملاك السفن المستثمرين والمقرضين.

ومن قبيل لوجي ولشافية فإن البنوك (و) أو مؤسسات التمويل التي تعمل إلى الإستيقاظ من السفينة المخرطة سواء أكانت جديدة أو مستعملة تساهي بالمثل قيمة القرض التمويل الذي منح من أجل شير نها وأنه أن تكون هناك فائرية ماعلة الكلفة لتطبيقات الصيانة والإصلاح ما يترش منها العصر الإقتصادي للأصل المشتري (السفينة) بالإضافة إلى حقيقة عمر السفينة وحالتها الفنية وليستها السوفية الحقيقية ومستواها التكنولوجي.

وفي هذا الصدد أيضا فالجهة المقرضة (المقرض) من صلاحياتها التمكن من طراز السفينة (Ship Type) لزعم شراؤها ونيتها (Class) والذم التي تحمله (Flag) وما هي المهمة التي توات عملية التقييم سواء أكانت سماسرا (Shipbroker) أو فريق سماسرة البيع والشراء (Sale and purchase brokers) الذين يؤسهم تحديد القيم الحقيقية المدركة في هذا الشأن.

ثانياً: معايير تلك السفن ومبررات تمويلها

ومن المعروف أن هناك معايير وأظمة معينة على المقرض والمقرض أن يتعريها عند التصريح في شر السفينة التي يراء لتكليفها.

1 - ما هي طبيعة نشاطه التجاري في ميدان النقل البحري والتجارة البحرية الدولية وما هي المناطق الجغرافية التي ستمثل فيها السفينة.

2 - وما هي الإغارات أو الاحتمالات الأخرى للنقل التجاري البحري التي يمكن أن تستفيد فيها السفينة.

3 - وما هي الموصافات المكنى الفنية للسفينة والآلتها (Machinery) وتجهيزاتها (Equipment).

4 - التمكن العادل القويم تقويماً مالياً سليماً الذي ينبغي دفعه مع الأخذ بعين الإختيار حيولة السفينة (Dry-docking) أي إدخالها إلى الموضر الجاهل لآجراء بعض التعديلات أو التعديلات عليها (Modifications) إذا رشح الأمر.

5 - هذه المهام هي فريضة لازمة على مستوى الإشتراطات التمويلية من الأصوب أن يتكامل بها رجل الأعمال.

6 - الذي يعزم على شراء سفينة. فإن أخفى في الإلتزام بتمويلها سييسر اليك المقرض أو المؤسسة التمويلية إلى القيام بها ضمانا لمعنوية القرض (Reliability).

والتي جانب هذه النقاطات المبدئية التي يقوم بها المقرضون للتحقق من الموصافات الفنية والتثبت من صلاحية السفينة المحتمل شراؤها لتعقيبات. فإن عليه أن يقوم بالتفقق من شروط أخرى لابد من توافرها.

1 - مراجعة سجلات ميقات التصنيف الدولية الصالية والسابقة وما تضمنه من تقارير الحيقة (Dry-docking)

والذكرات المتعلقة بقعة (تصنيف) السفينة ومطالبات شركات التأمين وللمؤمنين البحريين (Underwriters) إذا شئ ذلك.

2 - القيام بفحص شامل على وداخل السفينة إنبتها والمعدات والتجهيزات ومراجعة دورات الصيانة التي تحت السفينة وسجلات ما تم من معانيات مع وبيان أن تضمن الفحص الفرائات الجافة وفراغات مياه الصابورة بواسطة فنيين مختصين وخبراء في نظم تشغيل السفن.

3 - مراجعة نظام الإدارة في ظهر السفينة فيما يتعلق بالصيانة وأساليب العمل المتبع. وكذلك السجلات التي توضح عدم التمسك بالنظم بإتقاة إدارة الصيانة الدولية (ISM Code non-Conformity records).

4 - والوقوف على نهج القفزة والكفاءة (Capability approach) يمكن المشتري أن يقوم بريرة لقر مكاتب مالك السفينة (البايع) لتفقق من نجدة نظام الإدارة وأساليب الإدارة الفنية لطاقت السفينة بحث عن الكيفية التي تدار بها السفينة.

5 - الإستعانة بقاعدة البيانات التي تضمنع من أعمال الآلات والمعدات للاستعروب على التجهيزات في ظهر السفينة التي تثبت أنها ماعلة التكاليف الإصلاح أو الإستبدال في المستقبل ويمكن من ثم الإستعانة بقاعدة البيانات هذه لتقريب بتفاصيل حالات العمل الماعلة في السفينة لمعرفة طبيعة ومدى وكلفة والرات الذي سيستغرقه الإصلاح.

6 - بعد التمكن من الحالة المالية (الفريقية) للسفينة يتم إجراء التقدير الفني التقدير الفني لتقدير ما إذا كانت الحالة ماعلة لعملية البيع والشراء الماعلة (Trade).

7 - أن يقوم المشتري بعملية مراجعة لسوق البحرية لمعرفة مدى ملاءمة سعر السفينة.

8 - إستخدام مدى فة التقييم / التتمين المبني على أساس العوامل لعناصر وثيقة الصلة بالموضوع التي تعين على المقارنة ما بين السفينة ومثيلاتها الأخريات.

ثالثاً: تمويل سفن جديدة تحت الإنشاء

تكاد تكون السفينة الإشرابية (parameters) التي يجري توحيها في شراء السفن القائمة (Existing Tonnage) في ذاتها التي تلحق في إنشاء السفن الجديدة (New Buildings) إلا أن هناك بعض الإختراعات التي لا ينبغي تجاهرها وهي:

1 - في مرحلة التصميم من المستحسن التمويل على قاعدة مطوحت أطلال الآلات البحرية لإختيار الطراز الأنسب للسفينة تحت الإنشاء ومدى ملاءمة هذه الآلات لطبيعة المهام التي ستقوم بها.

2 - إستخدام المشورة فيما يتعلق بالجوانب التجارية والإدارية والفنية ودراسة أحوال الماعامل على السفينة وفهماتهم (Ergonomics). بشأن السفينة التي يراء بنائها. مع الأخذ في الإختيار أسلوب الإدارة المنتهج في السفينة التي تمتلك السفينة ومستوى الممارف العملية لطاقت الجارية الذي سيمثل عليها.

3 - ولكن السفينة تبنى عادة في ترسانة دولة أجنبية ذات لمة وثقافة مغايرة فمن الأجدى الإستعانة بمثل من ذات الدولة الماعلة مصالح المقرض وكذلك يفضل تكليف شخص محترف القيام مهام شاسط على المشروع (Project Manager) وتولى مهام شاسط الاتصال ما بين بناء السفينة ومالكها.

4 - هي حال عدم قيام ترسانة بناء السفن بتزويد السفينة قيد الإنشاء من لنهم بالمكينات والمعدات يمكن تلك السفينة أن يقوم بنفسه من طريق مختصين لمخصص هذه المكينات والمعدات قديراً أن شخصها مبروها إلى الترسانة. ويقتضي ذلك تلقي أي معوقات أخفة بالإضافة إلى خفض التكاليف الإضافية.

5 - ومن وجهيات الأمور فإن أي رغب في شراء سفينة مستعملة أو جديدة سيبريد من زيادة كل شيء والمعدات والصواصب عتابة لأن أي مصروفات إضافية سيكتسبها ستكون طفيفة إذا



بسم الله الرحمن الرحيم
"يا أيها النفس المطمئنة • أرحمني إلى ربك راضية مرضية • فادخلني فحج عبادك • وأدخلني جنتك"

صدق الله العظيم

رئيس مجلس الإدارة
نائب رئيس مجلس الإدارة
وأ أسرة التحرير
وجميع العاملين
بمجلة إنترناشيونال
ينعون ببالغ الحزن والأسى



والد

اللواء بحرى متقاعد

منير سعد محمد أبو سمرة

رئيس مجلس إدارة والعضو المنتدب
الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية
ووالد حرم

اللواء بحرى متقاعد

ممدوح توفيق دراز

رئيس هيئة موانئ البحر الأحمر
داعين الله أن يتغمد الفقيد الكريم
بواسع رحمته وينزله فسيح جناته
ويلهم آله وذويه الصبر والسلوان

عميد بحري متقاعد عبد العزيز أبو قنديل



3 - التكرير البحري،

وينتسب الأهمية لمناهج التعليم في الكليات البحرية تكمن أهمية فرص التدريب العملي في البحر، وفي الأونة الأخيرة فإن التدريب العملي لمدة أربعة سنوات أو أكثر للحصول على الخبرة العملية قد استُبدلت بأقل فترة تدريب بحري مما يتفق مع التشريعات والتنظيمات الوطنية والدولية.

والإسلوب، الحديث للتدريب البحري يسمح للتدربين الموصول على أليقهم في وقت قصير بدلا من وقت التدريب لسنوات في البحر، وذلك باستخدام المحاكيات SIMULATORS، في الكليات البحرية ومراكز التدريب، التي تغطي التمرين الفرصة للتوصل على التجربة في التصرف في الظروف والواقف العرجة بين تعريض سفنهم للسفاح لكن من هذا، فإن الوقت محدود والمحاكاة عالية وأكثر معاهد التدريب البحري لا تستطيع شراها أو تدبير الخوازم المتقدمة على تشغيلها.

وفي نفس الوقت، فإن أحجام طواقم السفن قلت عن ذي قبل، وعلقو تشغيل الجحارة في الشركات الملاحية أصبحت استثناء أكثر منها قاعدة، كما أن البواعة للتدريب الجليل القادم من العاملين في البحر قد فقدت ولمسح العظم، فإن بعض الشركات الملاحية مستمرة في الاعتراف بأهمية أعداد كوادرها وبالتالي فإنها حافظت على إجراءات التدريب واستمرار تحديثها.

يقوم الشركاء الملتزمة الكبرى بتوقيع بإعلان عن رغبتهم في قبول باب العمل على سفنهم، ويحرصوا على الامتثال للأزمة ما بين ريتن الراغبين في العمل لديها، ثم تقوم بتحويلهم على سفنهم كطيلة، ثم يقيمون مساهمتهم في الصناديق والكابيتال والتمويل الرقمي على المعلومات المتعلقة لتحويل الإحتياجات إلى تطلعاتها الإدارية في توثيق التحويل على شهادة رسمية للأعمال للبلد -البحر- كما هي -خاصة- في تلك تقوم بتوفير المعاملين على شهادات الأهلية في الوظائف المختلفة على سفن الشركة وتحديد مسؤولياتهم، وما هو أقر، فإن مساهمات التحويل أصبحت متوفرة على دفع، كليات بمعدده التدريب العمري، وذلك لمساهمتهم في التدريب وأقرهم الإداري والتمويلي على سفنهم DIGITAL VIDEO - DVD DISKS أجهزة التسجيل والصوابع والإرسال عن بعد، كما تسمح لتتبع الأشخاص الراغبين في التحويل، أجهزة الإستقبال ضخمة -أو الإمتداد على الفيديو الكبار- في السفن المتشغلة في أداء واجباتهم وأعمالهم، هذا بالإضافة إلى أنه هذه الأجهزة الحديثة تساعد

المُشْتَقِينَ فِي أَداءِ واجِبَاتِهِم

والمقربين على إختيار أنفسهم بأنفسهم.

4 - الخبرة البحرية،

هناك إقرار متزايد بأهمية تقديم النصائح والحجوزة المصادقة كجزء من عمل الضباط العاملين في البحر لأنهم دونهم وخاصة المتكثريين الجدد ، والضباط الأصغر رتبة ويحتاجون إلى الحصول على الخبرة البحرية وذلك بإعطائهم المسؤولية تحت إشراف قائدهم والسماح لهم بإجراء الأعمال والمهام والتعلم من نجاحهم وفشلهم. وبهذا فإنهم يحصلون على ثقة

بالنفس ويصكتهم التقدم في العمل البحري، كما أن على الضباط الكبار الذين يشرفون على رتبتهم من الضباط، التأكد من أن الضباط الأصغر أن يتخلوا عنهم في المحن والمواقف الحرجة.

ظهر سفنهم ويقومون بتشجيع اتباع هذه الخطط في جميع فروع العمل على السفن.

5 - **الدوافع والرضا بالعمل:** لكي ينجح طاقم السفينة في العمل، ليس من الضروري أن يكون كل أفراد الطاقم معًا، ولكن يحتاج الأمر إلى وجود إدارة جيدة لإيجاد الدوافع على العمل وتلبية الاحتياجات الأساسية للأفراد. وتتشبع روح الفريق بين الجميع. فهناك احتياجات أساسية للأفراد كالرفاهية، والصحة، والأمان، والاحترام، والعدالة... الخ.

وحسب الآراء، تركز الأمالية في التطبيع والتدريب على المستويات الفنية وما إذا كان أفراد الطاقم قد تمكنوا من التعرف على الأهداف والحدود الموجودة على السطح وكيفية استخدامها، أما التدريب على السطح إدارة القوة والعمق المناسبة حتى تتاح لهم في إتمام ذلك. فهناك ثلاث دمجين، ولكن الأفضل أن يكون لديهم معرفة كيف يجعلوا أفراد الطاقم الواحد يتعاونون ك فريق واحد وكيف يكتسبون ثقة زملائهم معاملة منهم على أفضل وجه وأنتهم راغبين أن يعمل معهم.

في الأمور الكبيرة التي تحدث في مساعات الجحري ويتطلب منهم وضع التشريعات والتطبيقات غالباً ما تأتي نتيجة قوتهم ومهارة، ويجب علينا أن نعمل في نطاق القوانين ولكن

السكة الحديد المتتري عالمها

الجزء الأخير



بقلم دكتور/ أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للشئون الاقتصادية
فى العدد السابق عرضنا حجم الاستثمارات التى تمت منذ عام 1983/82 حتى 2004/2003 وأهم المشروعات التى تم تنفيذها والإنجاز الكمى والقيمي للهئية فى الفترة من 2001/2000 وحتى 2005/2004 وتبين أن حجم حركة نقل الركاب قد ارتفع بنسبة 30% وأن عدد الركاب قد ارتفع بنسبة 68.2% وأن حجم حركة نقل البضائع قد انخفض بنسبة 8.7% وأن وزن البضائع قد انخفض بنسبة 8.3% وأن إيرادات نقل الركاب قد ارتفعت بنسبة 38.7% وإيرادات نقل البضائع قد ارتفعت بنسبة 9% وأن العجز فى السكة الحديد قد بلغ 47.3 مليون جنيه بعد استبعاد الإهلاك والفوائد فى عام 2005/2004 مقابل عجز قدره 10.3 مليون جنيه فى عام 2001/2000.

تصيب الاقتصاد القومى من جراء ذلك، الفاسدة التى حدثت فى انخفاض إيرادات البضائع ليست فقط فى فقر جر، من الإيرادات أيضا فى اتجاه نقل البضائع للوسيلة الأكثر تكلفة والأكثر تلوثا للبيئة، وسوف لا يكون من السهل العودة إلى استخدام السكة الحديد مرة أخرى.

ويوضح الجدول التالى تفصيل إيرادات النشاط الجارى:

القيمة بالآلاف جنيه	2007/2006				2006/2005			
	الهيئة	النحو	جهاز	(1)	الهيئة	النحو	جهاز	(2)
إيرادات الركاب	497209.7	279679.6	95604.3	866406.6	494775.6	255104.7	949775.6	99.9
إيرادات نقل البضائع	143928.9	143928.9	188712	188712	188712	188712	188712	76.3
مطلوبات تشغيلية	32181.5	32181.5	22	22	32548.6	32548.6	32548.6	94.2
إيرادات تشغيل الغير	3327.2	68.6	33292.8	13420.5	12.2	12423.5	12423.5	88.2
جهاز التشغيل الجارى	676443.3	259745.2	134308.5	919111.9	255318.8	117460.7	96.9	96.9
الإيرادات التشغيلية	148657	24144.6	170071.6	111262.3	7051	110314.8	63.7	63.7
إجمالي الإيرادات	1027300.1	381498.8	1304640.1	304056	262369.9	227755	10.2	10.2

- من الجدول السابق يتبين ما يلى

إيرادات النشاط الجارى للمتنو تمثل 19.7% من إجمالي الإيرادات الجارية وهى تمثل إيرادات نقل الركاب المتنو وتبلغ نسبتها 26.9% من إيرادات نقل الركاب.

وتبلغ نسبة إجمالي الإيرادات المتنو 20.3% من إجمالي الإيرادات.

ارتفعت إيرادات تشغيل الغير بنسبة زيادة قدرها 88.2% من العام السابق.

تأثير الاستثمارات الجارية:

ارتفعت الاستثمارات الجارية من 2670.1 مليون جنيه فى عام 2006/2005 إلى 2838.7 مليون جنيه فى عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 6.3% وهى أهم بنود الاستثمارات الجارية ما يلى

ارتفعت من 757.6 مليون جنيه فى عام 2006/2005 إلى 851.0 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 12.3% وهى زيادة حتمية تطبيقا لقوانين الأجور من علاوة دورية والزيادة الحتمية التى تقرها الدولة.

1 - المستلزمات:

المستلزمات الأساسية انخفضت من 504.6 مليون جنيه فى عام 2006/2005 إلى 493 مليون جنيه فى عام 2007/2006 بنسبة خفض قدرها 2.3%، حيث انخفض بند الوقود والزيوت والنفط المخرقة من 306.1 مليون جنيه فى عام 2006/2005 إلى 206.6 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 32.5%، وبيع ذلك بمصفى أساسية إلى انخفاض السولار من 248.4 مليون جنيه إلى 138 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 44.5%، فى حين ارتفعت قطع الغيار ومهمات

الصيانة من 153.2 مليون جنيه إلى 243.7 مليون جنيه منها لقطع الغيار ومواد الصيانة 11.0 مليون جنيه مقابل 128.3 مليون جنيه فى العام السابق.

كما انخفضت استثمارات الخدمة أيضا من 187.3 مليون جنيه إلى 181.7 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 3.6%، وقد تضمنت تلك استثمارات بمعرفة الغير قدرها 104.1 مليون جنيه مقابل 120.8 مليون جنيه فى العام السابق.

ولغت تكاليف خدمات وزارة الداخلية 32.8 مليون جنيه مقابل 28.1 مليون جنيه فى العام السابق، وهى تمثل 97.6% من بند تكاليف خدمات المصالح مقابل 97.2 فى العام السابق، وذلك فى إجمالي المستلزمات من 69.1 مليون جنيه انخفضت إلى 6747.7 مليون

ونعشر فيما يلى إنجاز الهيئة فى عامى 2006/2005 ، 2007/2006

1 - الإنتاج الكمى،
يرشح الجدول التالى حجم الحركة للركاب والبضائع

الركاب	2007/2006	2006/2005	2005/2004	2004/2003
عدد الركاب مليون راكب	384	437	434	434
حجم الحركة (مليون راكب كم)	48384	54883	54684	54684
البضائع (مليون طن)	8.3	10.77	11	11
حجم حركة البضائع مليون طن كم	2965	4175.3	3850	3850

وأن حجم الحركة بالليون راكب كم قد ارتفع فى عام 2006/2005 بنسبة 4.0% عن عام 2005/2004 وانخفض فى عام 2007/2006 بنسبة 11.8% عن عام 2006/2005 ونسبة خفض قدرها 11.5% عن عام 2005/2004.

أما بالنسبة للبضائع قد انخفض وزن البضائع فى عام 2006/2005 بنسبة 2.1% عن عام 2005/2004 وانخفض فى عام 2007/2006 بنسبة 22.9% عن عام 2006/2005 وبلغت نسبة خفضها فى عام 2005/2004 بنسبة 24.5% عن عام 2004/2003 فى حين أن حجم الحركة

بالليون طن كم قد ارتفع فى عام 2006/2005 بنسبة 8.4% عن عام 2005/2004 وانخفض فى عام 2007/2006 بنسبة 30.4% عن عام 2006/2005 وبلغت نسبة

خفضها فى عام 2005/2004 بنسبة 24.5% وذلك لأن وزن البضائع الملقاة بلغ ثروته فى عام 2003/2004 (12.3 مليون طن) (وهى فترة تولى المرحوم محمدى الشايب وزارة النقل) ثم بدأ بتراجع عاماً بعد الآخر حتى وصل إلى 8.3 مليون طن فى عام 2007/2006 وبالنسبة

للركاب فإن الانخفاض فى عدد الركاب المليونين بدأ فى عام 2007/2006 وكذلك الوضع بالنسبة لحجم حركة نقل الركاب.

2 - الإنتاج القيمي:

أولاً - إيرادات النقل الجارى:

بلغت إيرادات نقل الركاب 948.9 مليون جنيه فى عام 2006/2005 بنسبة خفض قدرها 96.1%، فى حين أن إيرادات نقل البضائع انخفضت من 188.7 مليون جنيه فى عام 2006/2005 إلى 143.9 مليون جنيه فى عام 2007/2006 بنسبة خفض قدرها 23.7%.

وارتفعت الإيرادات الأخرى (مشغولات داخلية وتشغيل الغير) من 36.0 مليون جنيه فى عام 2006/2005 إلى 45.6 مليون جنيه فى عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 26.7%.

وبذلك فإن إيرادات النشاط الجارى قد انخفضت من 1174.5 مليون جنيه فى عام 2006/2005 إلى 138.4 مليون جنيه فى عام 2007/2006 بنسبة خفض قدرها 93.1%.

ويرجع انخفاض إيرادات النشاط الجارى بهذه النسبة المتزايدة إلى انخفاض إيرادات نقل البضائع بنسبة 23.7% بسبب تراجع نقل البضائع وبيع ذلك بمصفى أساسية إلى أن

السكة الحديد تعطلت أياً من نقل الركاب فى ظل صعوبة الجرم وعدم تكافؤ الجراررات اللازمة لتشغيل بسبب تجاوز معظمها العمر الاقتصادى وعدم تنفيذ خطة تأهيل الجراررات وتغيير ما يلزم من قطع غيار وليس هناك مودر لعدم توافر قطع الغيار اللازمة سوى عدم الحصول على المستندات اللازمة لذلك، تراخى المسئولون لعدم تقديمهم لدى الفاسدة التى

تابع السكة الحديدية المفترى عليها

جنيه بنسبة خفض قدرها 92.5 % .

2 - الإهلاكات:

بلغ الإهلاكات 1002.7 مليون جنيه في عام 2007/2006 مقابل 936.5 مليون جنيه في عام 2005/2006 والإهلاك يمثل 35% من إجمالي الإستثمارات الجارية مقابل 35.1% في العام السابق.

3 - الفوائد:

ارتفعت الفوائد من 283.9 مليون جنيه في عام 2006/2005 إلى 310.2 مليون جنيه في عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 9.9% من حيث 10.9% من إجمالي الإستثمارات لجارية مقابل 10.6% في العام السابق.

ولقد أرغعت الفوائد المالية التي تستند اليها الإستثمار من 194.5 مليون جنيه إلى 250 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 28.5% من حين أن الفوائد الخارجية التي تستند لجوأت أجنبية قد انخفضت من 45.7 مليون جنيه إلى 42.2 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 7.75 % .

ويوضح الجدول التالي الإستثمارات الجارية وإهلاكاتها وتوزيعها على مختلف البنود .

القيمة بالألف جنيه

نوع	2007/2006		2006/2005	
	الهيئة	التدوير	الهيئة	التدوير
الإستثمارات الجارية				
الأجود	78790.7	63181.7	56971.4	
التشغيلات				
المصلحة	371858.5	121156	425415	79203.5
المطبعة	131299.9	50561	64126.5	
جملات التشغيلات	503158.4	171517	48353	
الإهلاكات	490160.5			
الإيجار	8.7	8.7	11.2	+
الضرائب والرسوم	115	115	92	92
جملات	3115	39139.8	70571.1	
إجمالي الإستثمارات الجارية				
التحولات التخصيصية	87295.5	-	48690.9	1141.2
إجمالي الإستثمارات	2136975	1979611	746261	2719952

من الجدول السابق تبين أن الترتو يستأثر بنسبة 27.7% من الإستثمارات الجارية، وتبلغ نسبة الأجود للإستثمارات الجارية 38.4% والهيئة و 98% للإستثمارات 36.3% للهيئة، 7.7% للترتو في العام السابق والبنسبة للإهلاكات فإن الترتو يستأثر بنسبة 95.1 مقابل 95% في العام السابق ويستأثر بنسبة 12.6% من بند الفوائد مقابل 24.9% في العام السابق أما بخصوص المستثمرات المصلحة فإن نسبتها إلى الإستثمارات الجارية تبلغ 17.4% مقابل 18.9% في العام السابق ويستأثر الترتو بنسبة 24.6% من بند المصلحة مقابل 15.7% في العام السابق والبنسبة المستثمرات الخدمية فإن نسبتها تبلغ 6.4% من إجمالي إستثمارات الجارية مقابل 7% في العام السابق ويستأثر الترتو بنسبة 27.7% من المستثمرات الخدمية مقابل 34.2% في العام السابق.

ثالثاً (الخصائص) الجارية وتفاصيلها

بلغ العجز الجارى 1700.3 مليون جنيه في عام 2007/2006 مقابل 1495.7 مليون جنيه في عام 2005/2006 بنسبة زيادة قدرها 13.7%، وبصفة الفوائد التشغيلات (الإيرادات التشغيلية) - التحصيلات التخصيصية) وقدره 828 مليون جنيه مقابل 68.5 مليون جنيه في العام السابق . فإن العجز التتالي ينخفض إلى 1617.5 مليون جنيه في عام 2007/2006 مقابل 1427.2 مليون جنيه في العام السابق بنسبة زيادة قدرها 13.3% . وتبلغ نسبة العجز إلى إجمالي الإيرادات 123.6% مقابل 110.4% في العام السابق ونسبة العجز إلى إجمالي الإستثمارات 55.3% مقابل 52.5% في العام السابق، ويوضح الجدول التالي العجز الجارى والتتالي وتوزيعه بين الهيئة والترتو.

بلغ العجز الجارى السكك الحديدية 1700.3 مليون جنيه يخص الهيئة منه 69.0% والترتو 631.0% في عام 2007/2006 مقابل 1495.7 مليون جنيه في عام 2005/2006 . يخص الهيئة منه 667.7% والترتو 632.3% في حين بلغ العجز التتالي 1617.5 مليون جنيه يخص الهيئة منه 668.8% والترتو 631.2% في عام 2006/2007 ، مقابل 1427.2 مليون جنيه يخص الهيئة منه 666.5% والترتو 633.5% في عام 2005/2006 .

وتتضمن العجز التالى تحفظات السكة الحديد نجد أنه يرجع إلى الأساس إلى تحمل السكة الحديد للإهلاكات والفوائد والذين يبلغا 1312.8 مليون جنيه في عام 2006/2007 مقابل 1220.5 مليون جنيه في عام 2005/2006 . ويستنداندا من إجمالي الإستثمارات إليها تنخفض إلى 1613.1 مليون جنيه في عام 2006/2007 مقابل 1499.5 مليون جنيه في عام

القيمة بالألف جنيه

نوع	2007/2006		2006/2005	
	الهيئة	التدوير	الهيئة	التدوير
إيرادات التشغيل	87864.5	239765.2	113838.5	91914.8
المصلحة	283279.4	786386.2	283846.6	131000.1
المطبعة	117278.1	158961.4	170027.1	110158.3
جملات الإيرادات	483812.1	1184712.8	567782.2	312152.2
الخصم	41361.4	21414.6	62572.9	5969.8
جملات العجز	442450.7	1163698.2	628455.1	318161.4
العجز الجارى	1112274.7	195136.4	1647501.8	949395.4
العجز التتالي			47986.1	1427176.1

2006/2005 وذلك فإن العجز ينخفض إلى 304.7 مليون جنيه بدلاً من 1617.5 مليون جنيه في عام 2007/2006، مقابل 206.7 مليون جنيه بدلاً من 1427.2 مليون جنيه في العام السابق، ويوضح الجدول التالى تفاصيل ذلك.

القيمة بالألف جنيه

2006/2005		2007/2006		نوع
التدوير	الهيئة	التدوير	الهيئة	
249640.1	1770903.5	151234.0	234608.6	إيرادات التشغيل والإهلاكات
(206763.4)	60927.3	(206687.3)	44491.2	الخصم الجارى، الجدى، الإهلاكات والحوافض
				إيرادات التشغيل، قبل، التدوير
(96.8)	(182.1)	(123.6)	(178.7)	مطبعة
327.3	209.5	248.4	362.7	فائدة الإهلاكات
(2.4)	(2.3)	(2.99)	(2.3)	الخصم الجارى، الجدى، الإهلاكات
0.73486	0.61249	0.02318	0.0 30	معدل دوران (أمر)
				معدل دوران (أمر)
				معدل دوران (أمر)
(140)	20.2	(200)	(232.3)	مطبعة
122.4	78.5	133.9	134	فائدة الإهلاكات
(0.04)	0.2	(0.04)	0.2	الخصم الجارى، الجدى، الإهلاكات
0.01486	0.01249	0.03131	0.01 38	معدل دوران (أمر)
2330741.4	3986466.6	3703018.2	5713233.2	إيرادات التشغيل والإهلاكات
			216277.4	36308289.3
				إيرادات التشغيل

مسئولية الإدارة والمفاهيم الحديثة للجودة



بقلم محاسب سعيد رجب شرف الخبير المالي والإقتصادي

نبذة أولاً فنقول أن مسؤولية الإدارة هو الالتزام بالتطوير والتحسين المستمر لنظام الجودة وذلك من خلال العاملين بالمؤسسة لأهمية التوافق مع متطلبات كل من العملاء والقوانين المنظمة وذلك بالعمل على إنشاء سياسة الجودة بالمؤسسة والتأكد من ضمان تحديد أهداف الجودة وضمان توفير الموارد اللازمة لذلك.

ونظام الجودة له ثمانية أساسيات هي:-

- 1- وضع العمل في رؤية الإهتمام لأن أي مؤسسة تعتمد على العملاء لذا يجب فهم احتياجاتهم العالية واستقبلية ويجب تحقيق متطلباتهم وإيجادها في التوافق على توقعاتهم.
- 2- القيادة حيث يجب أن تتحدد لتحقيق أهداف المؤسسة يجب خلق الجو العام داخل المؤسسة الذي يحفز جميع العاملين للمشاركة في تحقيق أهداف المؤسسة.
- 3- مشاركة العاملين حيث أنهم العمود الفقري لأي مؤسسة وتداخلهم الفهم ينعى إلى الاستفادة القصوى من قدراتهم.
- 4- مفهوم العمليات حيث أنه على العاملين أن يفهموا هذه العمليات تحقيق النتائج المرجوة بصورة أكثر فعالية.
- 5- مفهوم النظام في الإدارة حيث يجب أن يتفهم العاملون العمليات المراقبة وإدارتها داخل منظمة المؤسسة لتحقيق أهدافها بكفاءة وفعالية.
- 6- التمسك المستمر حيث يجب أن يكون التحسين المستمر للأيام العام داخل المؤسسة هدفا دائما.
- 7- اتخاذ القرار المبني على الحقائق حيث أن القرارات الفعالة تنشأ من تحليل البيانات والمعلومات.
- 8- علاقة تآزر المصالح حيث أنها هي العلاقة بين المؤسسة والموردين والتي تؤدي الزيادة قدره كل من الطرفين الاستفادة من بعضهما البعض.

كما أننا يجب أن نشير أن هناك عدة أسس في مجال تطبيق المراسمات الدولية لأي منتج من خلال تحقيق نظام إدارة لجودة وهذه الأسس هي أن نظام الجودة يعتمد على تحديد احتياجات وتوقعات العملاء - كما أن على أي مؤسسة تطبيق نظام الجودة أن تتبنى سياسة وفهد الجودة داخل المؤسسة وتحديد العمليات والمسؤوليات اللازمة للوصول إلى أهداف الجودة وتحديد وتوفير الموارد اللازمة لتحقيق أهدافها.

ويعتمد نظام إدارة الجودة على عدة أسس هي:

- **المسؤولية:** وهو دور الإدارة العليا في نظام إدارة الجودة - حيث تعتمد إدارة الجودة على الإدارة العليا التي تدفعها وتحفزها نحو سياسة وأهداف الجودة داخل المؤسسة لزيادة لوعي والإدراك.
- **الالتزام:** التمسك من بناء نظام جودة فعال لتحقيق أهداف الجودة والتأكد من إتاحة الموارد الضرورية واتخاذ القرارات المناسبة تجاه سياسة وأهداف الجودة.
- **الأهداف:** تقييم نظام الجودة حيث يجب أن تقوم الإدارة العليا بمراجعة نظام الجودة بطريقة منظمة ودورية للوقوف على مدى فاعلية هذا النظام الفعيل في الإحتياج أن سياسة الجودة وأهدافها تهدف إلى العمل دائما - وتحديد هذه الأسس تتم طبقا لبعض الإحتياجات أو توقعات المتهتمين برقي منتجات المؤسسة.

يأتي بعد ذلك ضرورة إجراء التحسين المستمر لنظام إدارة الجودة. حيث يحتاج الأمر إلى أن تقوم الإدارة العليا بتحديد أدلة على التزامها بالتطوير والتحسين المستمر لنظام الجودة من خلال:

- أ- تفهم العاملين لأهمية التوافق مع متطلبات كل من العملاء والقوانين المنظمة لعملهم.
 - ب- إنشاء سياسة للجودة.
 - ج- ضمان تحديد أهداف الجودة.
 - د- ضمان توفير الموارد اللازمة لتحسين الجودة.
- بعد ذلك تقوم الإدارة العليا بالمؤسسة بالتأكد من إستيفاء إحتياجات وتوقعات العملاء وتحسينها إلى مستويات تهدف إلى أرفع، وتحقيق رؤية العملاء ومن أهم الأمور التي أن الإدارة العليا بالمؤسسة مازنة بالتأكد أن سياسة الجودة مناسبة للفرص التي قامت من أجله المؤسسة وأنها تعزز الإلتزام بتحقيق التطلعات والتحسين المستمر وأنها تقوم وتترسخ هيكل عمل مراجعة أهداف الجودة وأنه يتم توصيلها وبفهمها على المستويات المناسبة داخل المؤسسة وتم مراجعتها للتأكد من استنواها ملائمتها.

- **التخطيط لتحقيق أهداف الجودة:** ذلك بأن تتأكد الإدارة العليا من إنشاء وإصدار أهداف الجودة لحفظ الخلفاء والمسؤوليات والإدرات داخل المؤسسة - كما تتأكد من أن أهداف الجودة محددة أي (يمكن قياسها) ومتوافقة مع سياسة الجودة مع الإلتزام بالتحسين المستمر ومن أن أهداف الجودة يجب أن تعمل التوافق مع التطلعات الخاصة بالنتائج والخدمات التي تقدمها المؤسسة - كما أن على الإدارة العليا بالمؤسسة أن تتأكد من الموارد المطلوبة لتحقيق أهداف الجودة ثم تعريفها والتخطيط لها - مع ضمان أن هذا التخطيط وأيضاً التغيير قد تم بطريقة مضبوطة وأن نظام الجودة كمنظومة واحدة يتم المحافظة عليه أثناء التغيير هذا إذا حدث أي تغيير ويجب تحسين فرد من الإدارة العليا ليكون ممثلاً لها مسؤولاً عن ضمان الجودة وأن يقدم تقريره أولاً بأول من أن نظام الجودة شامل لعمليات التحسين بمطابق الإحتياجات - كما أنه يجب على الإدارة العليا لمؤسسة أن تتأكد من أن الاتصال بين المسؤوليات المختلفة وكذلك بين الخلفاء تتم بسهولة ويسر خصوصاً الخاصة بنظام الجودة وممارستها.

- **المراجعة الدائمة لنظام الجودة:**

يجب أن تقوم الإدارة العليا بالمؤسسة القيام بمراجعة الدائمة لنظام الجودة ومعرفة لتأكد من ملاءمته وكثافته - كما عليها تقييم نظام الجودة أولاً بأول والعمل على مراجعة مسيرته الفاعلة وأن تقوم بتغيير مساره أولاً بأول بما يحقق سياسة وأهدف من الجودة.

- **مدخلات ومخرجات نظام الجودة:**

يجب على الإدارة العليا بالمؤسسة أن تقوم بمراجعة مدخلات ومخرجات نظام الجودة فمن حيث المدخلات فتشتمل معدلات الأداء العالية وإحتمالات التحسين المتتالية بنتائج المراجعات ووجود فعل العملاء وأداء العمليات ومطابقة الخدمات والمنتجات وكذا مراجعة الإجراءات التصحيحية والوقائية ومتابعة التغييرات المخططه التي تؤثر على نظام الجودة.

أما بالنسبة لمخرجات نظام الجودة فيجب التمسك من تحسين نظام الجودة وعمليات وتحسين الخدمات التي لها علاقة بمتطلبات العملاء. والتسائل دائماً ما هي الموارد المطلوبة؟

- نظام الجودة وإدارة الموارد:

يفترض نظام الجودة أن المؤسسة تقوم بتحديد وتوفير الموارد المطلوبة للعمل بتبنيهاً خطة مخططه ذات تطبيق وتحسين عمليات نظام الجودة والعمل على إرضاء العملاء من خلال تحقيق تطلعاتهم.

- **نظام الجودة والموارد البشرية:**

يجب التمسك من أن أداء العاملين الذي يؤثر على الجودة يجب أن يكون مبني على أسس التعليم والتدريب والتأهيل والتطوير، وأن المؤسسة تقوم بتحديد الكفاءات الفعيلة في الأشخاص القادتين بأعمال تؤثر على الجودة - كذلك يعمل بتدريب لتحقيق تلك المخططات وتقييم مدى فعالية الإحتياج أو الحاجة والتأكد من أن العاملين على أي وعية بمسألة الأعمال التي يقومون بها وكيف يؤثر في تحقيق أهداف الجودة - كما أنه من المهم الاحتفاظ بسياسات مناسبة بالتعليم والتدريب والاستثمار لجميع العاملين.

- النية الأساسية وأثرها في نظام الجودة:

وأخيراً من أهم مهام المؤسسة بتحديد وتقديم الحفاظ على البنية الأساسية المطلوبة لتحقيق التطبيق مع الخدمات المناسبة - وتشتمل هذه النية الأساسية على :-

- أ- تلبية ومعالجة عمل المؤسسة بما تحويه من إمكانيات .
 - ب- أجهزة ومعدات ثقيلة ومعدات بسيطة.
 - ج- خدمات مساعدة على النقل وإتصالات.
 - د- أن تقوم بإدارة المؤسسة بتحديد وإدارة بيئة العمل المطلوبة لتحقيق التطبيق مع متطلبات الضمان .
- ويعد فاعلي أرجو أن أكون قد وفقت في عرض مسؤولية الإدارة في الإهتمام وترسية فواع نظام الجودة

والله ولي التوفيق



MALONEY

E G Y P T

YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS

Alexandria - Diknea - Damietta - Port Said

Head Office

31 Sultan Hassan St.
21515 Heliopolis, Egypt
P.O. Box 629

Tel: +203 483 4000 & 4001

Fax: +203 4832000

www.maloneyegypt.com





الفرق فاضل 3 شهور حوافر إضافية للعاملين بشركات الهيئة السبع وشهر متحة العيد .. ومزايا أخرى



أصدر الفريق / أحمد علي فاضل رئيس هيئة قناة السويس عدداً من القرارات الهامة الهادفة لتصحيح أوضاع العاملين بشركات الهيئة السبع الفاضلة لقانون القطاع العام .. تضمنت تلك القرارات 3 شهور حوافر إضافية لجميع العاملين بالشركات ويمتاز عيد القطر المبارك قرر السيد الفريق شهر هدية لجميع العاملين بالشركات .. وكذلك رفع الجورال الغير عادية بنسبة 50% بالإضافة إلى رفع بدل النقطة جنيه واحد إضافي يومياً على القيمة الأصلية.

جاء ذلك في اجتماع موسع مع عدد من القيادات الشعبية والسياسية بعدن القناة وعدد من أعضاء مجلس إدارة الهيئة ورؤساء مجالس إداره الشركات والسيد / رئيس النقابة العامة للنقل البحري ورؤساء نقابات العاملين بالهيئة وشركات وأعضاء اللجان التفاوضية بشركات الهيئة السبع.

وأكد الفريق / فاضل في كلمته على أهمية الحفاظ على الثروة البشرية التي تتمتع بالكفاءة العالية في شركات الهيئة، وبما يجالس إدارة الشركات ونقائباتها لبحث كيفية تطوير العمل بها من أجل الإرتقاء بمستوى الأداء والذخيرة تلك الشركات.

490.04 مليون دولار أعلى عائد شهري لقناة السويس في يوليو 2008

حاملة (صنادل -جرارات متحركة - سيارات) حملاتها الصافية	1080
50.802 مليون طن	
ناقلة غاز طبيعي حملاتها الصافية 24.348 مليون طن	270
ناقلة مشتركة حملاتها الصافية 1.195 مليون طن	38
سفينة أنواع أخرى حملاتها الصافية 3.553 مليون طن	416
سفينة ركاب حملاتها الصافية 1.362 مليون طن	47

بمقارنة إحصائية للملاحه في السبعة شهور من عام 2008 — بمثلها في نفس الفترة من عام 2007 — نجد أن القناة قد حققت زيادة في الحمولات الآتية :-

- سفن الحاويات بمقدار 37.618 مليون طن بنسبة 15.5 %
- ناقلات الغاز الطبيعي بمقدار 7.489 مليون طن بنسبة 44.4 %
- حاملات السيارات بمقدار 5.933 مليون طن بنسبة 14.7 %
- سفن بضائع عامة بمقدار 1.226 مليون طن بنسبة 11.4 %
- سفن الركاب بمقدار 125 ألف طن بنسبة 10.1 %
- سفن أخرى بمقدار 434 ألف طن بنسبة 33.7 %

حققت هيئة قناة السويس خلال شهر يوليو 2008 إيرادات قدره 490.04 مليون دولار تعادل 2.607 مليار جنيه مصري مقابل 406.33 مليون دولار خلال شهر يوليو من العام الماضي بزيادة قدرها 83.71 مليون دولار بنسبة 20.6 % .

هذا وقد بلغ إجمالي الإيرادات منذ أول يناير حتى نهاية يوليو 2008 مئولفا وقدره 3.128 مليار دولار تعادل 16.7 مليار جنيه مقابل 2.543 مليار دولار من نفس الفترة من العام الماضي بزيادة 585 مليون دولار بنسبة 23 % .

وقد أصدر قسم الإحصاء إحصائية عن السبعة شهور لعام 2008 جاء فيها أن عدد السفن العابرة للقناة بلغ في هذه الفترة 12290 سفينة حمولتها 524.703 مليون طن مسجلة زيادة في إعداد السفن قدرها 789 سفينة بنسبة 6.9 % وزيادة في الحمولات تبلغ 47.573 مليون طن بنسبة 10% وذلك مقارنة بنفس الفترة من العام الماضي 2007 .

ولمها ما يلي بيان بعدد السفن والحمولات المسجلة خلال السبعة شهور من عام 2008 :

4833	سفينة حاويات حملاتها الصافية 180.768 مليون طن
2060	ناقلة بترول حملاتها الصافية 86.249 مليون طن
2188	ناقلة بضائع حسب حملاتها الصافية 67.971 مليون طن
1210	سفينة بضائع عامة حملاتها الصافية 12.009 مليون طن



استقبل السيد الفريق أحمد علي فاضل رئيس هيئة قناة السويس السيد / شى يتيغ القنصل العام بمكتب بورسعيد لمحمد جمهورية الصين الشعبية بالإسكندرية لبحث أهم إنجازات الهيئة في مجال النقل البحري، وسبل تطويره لدعم الاقتصاد المصري والعالمي.



ناقلة البترول الفرنسية المسجلة LUXEBOURG تمير قناة السويس بإتجاه الجنوب قادمة من إيران، ومتجهه إلى شمالاً إلى فرنسا، وتبلغ حمولتها الساكنة ١٦٠٠٥٦ طن



FINMAR SHIPPING CO. (S.A.E)
"MOUSELHY BROS".



YANG MING LINE

YOUR CONSIGNMENT IS OUR COMMITMENT

WEEKLY SERVICES

**Direct Calls
From & To**

- FAR EAST.
- U.S.A.
- NORTH EUROPE .
- WEST & EAST MED.



www.finmarshipping.com

Address : 3, Fernand Aïdoun Str., El-Messalah, Ramleh Station
Phones : (002-03) 48 61 239 - 48 73 078 - 48 73 951 - 48 73 500
Fax : (002-03) 48 40 757



DP WORLD

Sokhna

خدمات

- توفير المال و الوقت
- معامل فحص دولية
- مشروعات القيمة المضافة
- بضاعتك آمنة
- ساعات تخزينية هائلة
- احترام الشحن والتفريغ
- تصاديات الاستيراد والتصدير
- خدمات تمويلية
- خدمات النقل
- خدمات التخزين
- خدمات التأمين

ميناء السخنة . .



DP WORLD
Sokhna



يا قبطان.. يا قبطان..
أنا غلطان... غلطان
كان لازم آروح ميناء
السخنة للضمان والأمان
بسرعة قوام قوام ؟

مستلزمات عن المركز اللوجيستى الاقتصادية الخاصة

- إجمالي حجم الاستثمارات بالميناء والمركز اللوجيستى حتى عام 2020 تصل إلى 1.7 مليار دولار.
- حجم الاستثمارات الأجنبية المتوقعة في منطقة اللوجيستيات حتى عام 2010 تصل إلى 2 مليار دولار حتى عام 2020 ، 8 مليار دولار.
- عدد الشركات العالمية المتوقعة في المركز اللوجيستى عام 2010 ، 300 شركة وحتى عام 2020 من 1500 إلى 2000 شركة.
- أثر العمالة المباشرة المتوقعة الناتجة من نشاطات الميناء والمركز اللوجيستى عام 2020 ، 20.000 فرصة عمل ، العمالة الغير مباشرة ، 85.000 فرصة عمل .
- عدد فرص العمل المتوقعة الناتجة عن نشاطات منطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020 ، 165.000 فرصة عمل .
- حجم النمو السكاني المتوقع بمنطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020 ، 500.000 .
- الحجم المتوقع لموارد الدولة المباشرة والغير مباشرة من منطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020 ، 4.6 مليار دولار .

بناء القرن

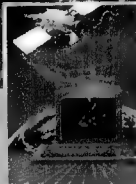
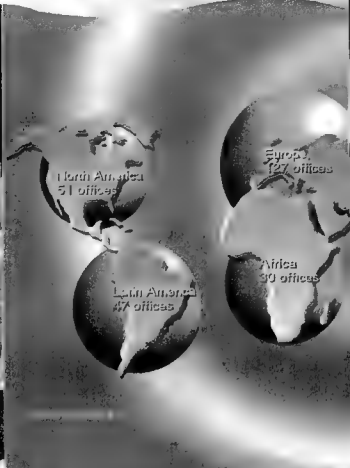
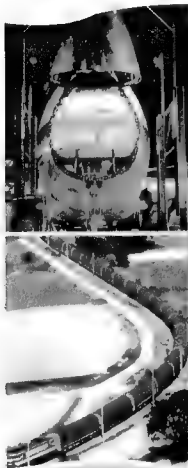


ALAFIFI

WORLD TRANSPORT

ALAFIFI

PANALPINA
on 6 continents



Services Offered in

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite. Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail: mail@alifiworld.com
web site www.alifiworld.com

TEL: +2(03)5905730
+2(03)5928123
FAX: +2(03)5923797
+2(03)5901521

مساهمة القوات البحرية

في تنمية الاقتصاد القومي المصري

بقلم / لواء بحري يسرى قنديل



- لكن تتصور أهمية البحر كمحرك للإقتصاد القومي المصري يكفى أن تعلم أن حوالي 95% من حجم التجارة الخارجية المصرية يتم نقله عن طريق البحر، بالإضافة إلى ذلك فإن مصادر الدخل القومي الأخرى المرتبطة بالبحر كرسوم عبور السفن بقناة السويس وعوائد تصدير الغاز الطبيعي والبتترول والمنتجات البترولية والجمارك التي يتم تحصيلها بالموانئ البحرية تمثل الشق الأعظم من إجمالي الدخل القومي المصري.

ملين قدم هكس غاز، ويتركز القسم الأعظم من هذه الثروات بالماء العميقة بالبحر المتوسط والخليج العربي.

- أما عن السياحة البحرية فإن مصر تتمتع بشواطئ خلابة على البحرين المتوسط والاحمر تنتشر على إمتداد ما يقرب من ثلاثة آلاف كيلو متر، وتتميز بشوئها وتفردها كما تعد مواقع سياحية ترفيهية وسياحة الشواطئ والمحميات الطبيعية عوامل جذب ومصادر لا تنضب لدخل القومي.

وتساهم قوتنا البحرية في تنمية الإقتصاد القومي المصري في المجالات الآتية:

- واختيار الموانئ: هي العنطة الرئيسية في حلات النقل البحري وحركة التجارة العالمية تساهم قوتنا البحرية في أعمال تطوير الموانئ الاستراتيجية ومناطق الاقتراب للموانئ إضافة إلى أعمال المسح الهيدروغرافي لتسهيل المرور الملاحي وخلق الاقتراب لهذه الموانئ، مما يساهم في تحقيق سرعة لتسييل هذه الموانئ وجذب الإستثمارات للمناطق المحيطة بها.

- كما تساهم قوتنا البحرية في تأمين المجرى الملاحي لقناة السويس والمنشآت البترولية والغازية ومصادر الدخل القومي الأخرى المرتبطة بالبحر من خلال أعمال التأمين المأهول والإستعداد للتعامل مع الأزمات والكوارث.

- وتحتفظ للتصنيع المحلي وتعظيمها بالطاقت الذاتية والإستغلال الأمثل للإمكانات والموارد المحلية تقوم مراكز البحث والابتكار البحرية بتقديم الدعم الفني اللازم من صيانة وإصلاح وأمداد وتصنيع قطع الغيار المختلفة للسفن الحربية والوحدات البحرية بأنواعها من حصة 200 طن وحتى حصة 6000 طن.

- وتكسيمة وإصلاح السفن: الضال التي يلعب قطاع البترول في تنمية الإقتصاد القومي والتغلب على مشكلة الطاقة تعدد بالوقود البحرية دورات كيميائية لتأمين الأوراد العاملة بقطاع البترول والوحدات البترولية للعمل في مجال النفط والمصائد والتزيينات للمنشآت البترولية تحت الماء.

- ساهمت القوات البحرية برجالها وخبراتها في توصيل شرايين الحياة نعمة السلام إلى شمال سيناء عبر منطقة بحر القرونة السويس مما يساهم في خلق فرص عمل للشباب لغريدين وسد الفجوة الذاتية وتخفيف الكثافة السكانية على مناطق الضهر بشمال الدلتا.

- في إطار الحفاظ على تنمية الثروة السمكية المتنامية تقوم قوتنا البحرية بدور فعال في منع عمليات الصيد الجائر بالتعاون مع قوات حرس الحدود كما تكلف الوحدات لبحرية بمع تدعى سفن الصيد الأجنبية على مناطق تجمعات الأسماك في مياهنا الإقليمية تجنباً إستنزاف ثروتنا السمكية.

- وحفاظاً على ترقق الأموال والإيرادات الجارية للوزارة العامة للدولة يبرز دور الوحدات البحرية القائمة التي تمارس عمليات ضبط واحتجاز واقتيد السفن التجارية مخالفة مما يحافظ على حقوق الدولة في التوزيعات المالية عن التفتيات التي تحدثها هذه السفن.

وعى المجال الطبي يقوم فرع الخدمات الطبية لقوات البحرية بمستشفيات ومراكز وقبلة الطبية في مختلف المدن الساحلية بتقديم كافة الخدمات الطبية كخدمات الخوارج وإنقاذ الأرواح وأسعاف وعلاج مصابي الكوارث الطبيعية وغيرها. كما تقوم القوات البحرية بتقديم علاج حاسر وفريد من نوعه بمصر ودو العلا بالأكسجين وعلاج أمراض العنفس مما كان له مردود إيجابي على صيانة وبأهمية العنفس بمستشفى السواحل المصرية وخاصة منطقة البحر الأحمر.

- وفي مجال التنمية السياحية تقوم قوتنا البحرية بتقديم خدمات الدعم الساحلي لإنشاء الموانئ والقرى والمنتجعات السياحية كما تقوم بتقديم العديد من الخدمات لصالح تشجيع سياحة اليخوت والرياضات البحرية.

وفي إطار تنمية مواردها السياحية تقوم القوات البحرية بالإشتراك في إنشاء آثارنا الغارقة أمام السواحل المصرية.

مما سبق يتبين لنا مدى أهمية وحسوبة الدور التي تشمله به القوات البحرية في مجال دعم جهود الدولة الرامية إلى تأمين تنمية مصادر الدخل القومي المصري المرتبطة بالبحر، والذي يخلف عن أسلوب إستخدامها في تنفيذ المهام التقليدية والتي تكلف بها عادة وقت الحرب.

- يتضح لنا مدى ارتباط مصادر الدخل الساحلية والبحرية بالأمن القومي المصري وسوف تلقي الضوء على أفاق دور القوات البحرية المصرية التي يتناولها في هذا الإطار نظراً لأهمية طريقها بالسلامة وأمن مصادر الإقتصاد القومي المرتبطة بالبحر.

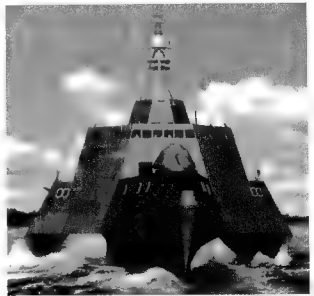
- تحلل جمهورية مصر العربية البحر المتوسط بسواحل يمتد طولها إلى 995 كم وعلى البحر الأحمر بسواحل يبلغ طولها 1941 كم ويقتصر على هذه السواحل حيز من الموانئ البحرية كما تشرف على مساحات كبيرة من المسطحات المائية تحوي جميعها الكثير من الثروات الحية وغير الحية، ويعتمد عليها العديد من المشروعات الصناعية والتجارية والسياحية، كما أن مصر يحكم موقعها تتحكم في قناة السويس أحد أهم الشرايين الملاحية في العالم وبالتالي تساهم كل هذه القوات الإقتصادية بأقاليم في الإقتصاد القومي المصري مما يستوجب العمل على الحفاظ عليها وتنميتها.

- تعد قناة السويس أحد أهم موانئ الدخل القومي المصري حيث يعبرها ما يقرب من 20 ألف سفينة كل عام وتربى بخلاف سنوياً يقدر بأكثر من (4) مليارات دولار.

- ويساهم قطاع النقل البحري في تداول نسبة تقترب من 95% من إجمالي حجم التجارة الخارجية لمصر مع العالم الخارجي كما سبق الإشارة، بالإضافة إلى ما يوفره من فرص واسعة للإستثمار في الموانئ التجارية والتطوير المأهول لها وفي الموانئ الترفيهية، كما تتركز الأنشطة المتعددة للنقل البحري (كإنشاء الشركات واقتناء وتسييل السفن وخدمات الشحن والتفريغ والتمديدات البحرية) فرصة مثوبة للإستثمار والدخول الإقتصادي.

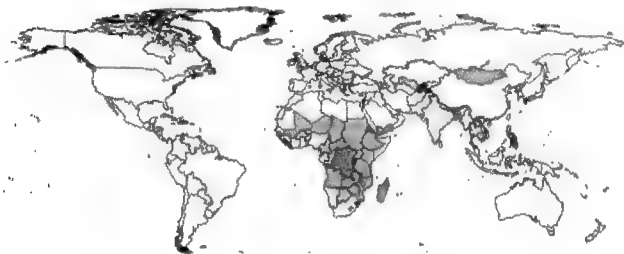
- وتلعب المشروعات الكبرى للموانئ البحرية والمناطق الصناعية العرة دوراً بارزاً في دفع عجلة النمو الإقتصادي المصري حيث بلغ الطاقة الإستيعابية السنوية إنشاء شرق القنطرة (6) مليون طن بضائع محواء بحجم تداول (1600) ألف حاوية سنوياً بينما يستوعب ميناء شمال غرب خليج السويس (8,5) مليون طن بضائع منها (3,75) مليون طن بضائع محواء بحجم تداول (100) ألف حاوية سنوياً ويساهم في توفير (250) ألف فرصة عمل وتقدر إستثمارات المشروع بحوالي (150) مليار دولار.

- أما عن مشروعات البترول والغاز الطبيعي فهي الركيزة الواحدة للنمو الإقتصادي في مصر حيث تعتبر بؤرة الجذب الرئيسية للإستثمارات الأجنبية التي تصل إلى (3,1) مليار دولار والتي أثمرت عن إنشاء طاقة إنتاجية جديدة بلغت حوالي (21) ألف برميل زيت خام و (270)



عدوى الوبود الحيوى تفتاح العالم

Hunger map



السكان المصابون بالجوع

1980-2000

Population undernourished

Population undernourished

Población subnutrida

2002 2004

نظراً لما يشهده العالم من ارتفاع رهيب في أسعار الوبود التي تزداد يوماً بعد يوم، وفي المقابل تزداد معها احتياجاتنا، باعتباره مصدراً أساسياً للطاقة، عكف العلماء في الفترة الأخيرة على البحث والتنقيب عن وسائل طاقة بديلة وغير مكلفة وفي نفس الوقت لا تضر بالبيئة، وقد تمكنت أذهانهم لابتكار ما يعرف بالوبود الحيوى الذى يعتمد على المنتجات الزراعية في الأساس لإنتاج الوبود.

وترى الحكومات في هذه التقنيات الجديدة سبيلاً إلى تقليل الاعتماد على النفط المستورد وكبح انبعاث غازات ظاهرة الاحتباس الحرارى وتعزيز الزراعة المحلية، لكن شهر شه لم يكن في الصين، حيث أشعل الطلب على تلك التقنيات فتوترت في أسواق السلع الغذائية التقليدية، وقال مسؤولو أسواق السلع الأولية في مؤسسة سايبكليب ومقرها باريس: إن الوبود الحيوى وقع "فخمة لشجاعة"، حيث شهدنا ظهور أولى التوترات في أسواق الوبود الحيوى البرازيلية والأمريكية مع ارتفاع الأسعار، وقالوا في تقريرهم لعام 2006: إدارة تلك التوترات ستظهر ما إذا كان الأيثانول قد دخل بالفعل عمداً دعياً جديداً وإذا كان من الممكن اعتباره سلعة استراتيجة. ولفترة طويلة ظلت البرازيل مركزاً رئيسياً لإنتاج الوبود الحيوى مستقلة صناعة قصب السكر الهائلة لديها لإنتاج الأيثانول، ويقول بعض خبراء الصناعة إن البرازيل قد تنبؤ في مجال الوبود الحيوى المركز الذى تطلعه السعودية في سوق النفط، لكنه في الوقت ذاته تعد الولايات المتحدة الأمريكية أولى دول العالم إنتاجاً للوبود الحيوى.

ومن زراعات قصب السكر في البرازيل إلى حلول القمح في فرنسا ومن هذام الذرة الأمريكى إلى غابات الخشب في ماليزيا، انطلق العلماء حول العالم لبحث عما أطلق عليه "الذهب الأخضر" الجديد. والوبود الحيوى هو وقود مستخرج من النباتات ويقتض هيتينز الأولى هي الأيثانول المستخرج من السكر أو الحبوب ويمكن إضافته إلى البنزين، والثانية هي الميثانول الحيوى المستخرج من المصير الزيتية أو زيت النخيل ويضاف إلى الديزل.



بقية المنشور في الصفحة السابقة

في زراعة الباتات التي يستغلها هذا الوقود الحيوي لأوى إلى إنبات كميات أكبر مما كان يعتقد حتى الآن من أحد أنواع التزوير الحسابية النظرية.

وأضاف كروتون أن استخدام النفايات الزراعية وتعبيت الغابات أو المشاتل التي يستخدم فيها الكثير من الأسمدة في إنتاج الوقود الحيوي يعتبر مبعيا بالنسبة للناجح من جهة أخرى، أشار الوبنيسون إلى فرايجون، المرفوع على هذه الدراسات من منظمة ينشر كونسيرفون لصحة البيئة، إلى أن إحصاء الغابات من أشجارها باستخدام التيران في أوكسيدايز لزراعة محاصيل تنقل في إنتاج الوقود الحيوي يتسبب في إنبات كميات من قطن أكسيد الكربون أكثر 400 مرة مما يمكن توفيره من خلال إنتاج زيت النخل في نفس المساحة هذا العام.

سبب في قسري هندي

ويضاف استخدام المنتجات الزراعية لإنتاج الوقود الحيوي، دفعت ارتفاع أسعار القمح والذرة ومكافحة طوف البيئة الجميع للتفكير في بدائل رخيصة وغير متوقعة في نفس الوقت الحصول على الطاقة حتى لو كانت هذه الطاقة متولدة عن حرق جثث الموتى، خاصة بعد أن تزايد أعداد البريطانيين الذين يوصون بوجع جثثهم بعد الموت، ولم يتزايد المجلس المحلي للتيسايد في مانشستر في هذه الصلوة، بل اقترح أن يتم استخدام الطاقة الناتجة عن حرق جثث الموتى في محرقه كيميائية لتيسايد في تدفئة أقاليم، لم يتم لدى

تدريسه على كونسيرفون الطاقة الكهربائية كيميائية وبعض المنازل، لحظية بها، ذكرت مجلة فوربس الفرنسية أن فكرة توليد الطاقة من جثث الموتى برزت مع ارتفاع أسعار البنزين ومعدلات تلوث البيئة، وفي الطاقة، وتوقعت الشركة على استخدام إنبات لاصتاع من أهرق جثث الموتى مضمرة في مصانع توليد طاقة عملاقة مبنية مياه برفق الطاقة في الكيميائية، كما يقترح أيضا أن يتم استخدام الأفاعيل لاصتاع من حرق الحث في إدارة تربية كيميائية لتوليد

الطاقة الكهربائية البيئية التي لا يهدد ملوأي إلى البيئات من غاز ثاني أكسيد الكربون الناتج للبيئة.

وفي نفس السياق، نجح علماء معهد فرانكفورت الألماني في تحويل زيت الطبخ البشري والسموم إلى وقود يعمل كدافئة، إلى وقود بيئي وأحد وسائل لهذا الإيجاز أن يحرق احتراقا ميكروا في سبيالة الاحتراق الأروسي البيئية التي تستهلك 92% من مساحتها التقل تعمل لوقود القارل التوتير.

وأوضح الباحث فوكار هارل، رئيس مشروع كوير الوقود البيئي في معهد فرانكفورت، انه نتج من قسره على تحويل زيت الطبخ البشري إلى زيت وقود، عالي الكفاءة للسفن، وأكد هارل أن معهد فرانكفورت أطلق على زيت الوقود المستخرج من البشري، الذي استخدم باسم "Greaseoline"، وهو اسم يجمع بين "زيت" و"الجازولين"، ويهدف طبق الاحتراق الكبيرة التي يفرضها "الفرينولين" في التقليل لدرجات حيلات السفن، وهو سهل الاستعمال ولا يطلق الكثير من فزات السموم الكبيرة والصغيرة، أما علماء جامعة أوكسفورد الأمريكية فقد تمكنوا من إجراء بحث في تحويل دهون السمج إلى وقود حيوي، وأشاروا إلى أن مهنيين كيميائيين نجحوا باستعمال طريقة معالجة الميثانول الد "super critical" لتحويل دهون السمج والامحاض الدهنية إلى وقود حيوي، مؤكدين أن النتيجة كانت أكثر من 90 في المئة، وأوضح الباحثون أن مواد "super critical" تتحول لدى تسخينها وضغطها إلى نقطة حاسمة، أي إلى أعلى درجة حرارة وضغط يمكن أن توجد فيها المادة في حالة توازن كيميائي، واستمرز شركة كنديا لتطوير الوقود البيئي بناء مصنع في جنوب شرقى أستراليا، لتحويل نشارة الخشب إلى وقود حيوي لتحويل للمصانع وتعبئة الباتات، وأيضت الشركة أن المصنع سيستطع قربة 12 مليون جالون من الوقود الحيوي في العام، بعد استهلاك 73 ألف طن من المواد الكيميائية ومخلفات الشجر.

وأضافت الشركة الكندية، أن الوقود البيئي سيسوي كزيت المحرك "بيوسايت"، يستخدم بدلا من الوقود التقليدي لتفصيل وحدات الطاقة، لأنه إلى أن بدأ بدائل لاستخدام هذا الوقود لتوليد الكهرباء في مصانع منتجة من الوقود الحيوي، لصوي في ولاية أونتاريو لكندية، كما انها تتفاوض حاليا مع عدد من الزبائن الأمريكيين المصنعين في قطاع الصنعي، ونجحت شركة أجنيسون-سكيرا في لندن في تصنيع وقود حيوي غير مضر بالبيئة من مخلفات مصانع السبكوكالة السفينة بإيثانول- وأيضت الشركة الانجليزية أنها نجحت في تحويل المخلفات إلى إيثانول حيوي وظلمته برزت نتائج إنتاج الديزل الحيوي، وسيبدأ ذلك الشهر وتعد في 26 نوفمبر تجريب الوقود الجديد برمجة لاشاعة لتتلاق من دولة مالي في طريقها إلى غرب أفريقيا، وأشار الباحثون بشركة كريكيت إلى طورت التقنية الجديدة إلى أن الاستفادة من مخلفات السبكوكالة في منتهى العالم من قبل كندا، فقد تفتت الأرض من كادف باطلة، كما أن إنتاج الوقود الحيوي في حد ذاتها كان يتعرض لتقلبات، وذلك لأنه يصعب من مواد لزجة لإنتاجها المحاصيل أو إنتاجها من إنبات الغابات لزراعة محاصيل معدة خصيصا لإنتاج الوقود، وبالتالي فهي كل مرة تحتاج طاقة سبكوكالة لا تشعير بأي ديب أو نضحي من زيادة الوزن لمثل تخدم البيئة ولا تضرها .

وقال لوانس إيجلز رئيس قسم قطاع النفط والأسواق في وكالة الطاقة الدولية ومقرها باريس، "في ضوء التكنولوجيا العالية فإن أكثر أنواع الوقود الحيوي كفاءة هو الإيثانول المستخرج من قصب السكر ومن ثم فإن عبء دول مثل الهند متبها

كونسيرفون لصحة البيئة، إلى أن إحصاء الغابات من أشجارها باستخدام التيران في أوكسيدايز لزراعة محاصيل تنقل في إنتاج الوقود الحيوي يتسبب في إنبات كميات من قطن أكسيد الكربون أكثر 400 مرة مما يمكن توفيره من خلال إنتاج زيت النخل في نفس المساحة هذا العام.

لوانس مع تخصيص ما يزيد قليلا عن النصف لإنتاج السكر والباقي لاستخراج الإيثانول. وتشهد البرازيل بناء معمل تقطير جديد للإيثانول كل شهر، لكن الأزمة كانت العامل الأكبر لإنتاج الوقود الحيوي في لوانيا، لتجدة أكثر مستهلك الطاقة في العالم، حيث تملك البرازيل 97 مملات لإنتاج الإيثانول في حين يهوي بها 33 مصفنا جديدا، وإلى الآن الأخيرة بلغت أسعار المحقق الأجلة لليرة البرازيلية في بورصة مسجيكايو للتجارة أعلى مستوياتها في عشرة أشهر مدفوعة جزئيا بالطلب من صناعة الإيثانول، وبسبب التورصة ضخمة تداولات الكثرينية لتعقد الإيثانول، الإجلة، ومن جانبها ركزت أوروبا مجهوداتها على الجيل الحيوي الذي ينتج في الغالب من القمح وكذالك من زيت عباد الشمس وزيت النخل، وأنتج الاتحاد الأوروبي المائل من 25 بدلا 3.2 مليون طن من الديزل الحيوي في 2005 بزيادة 65 في المئة من 2004، ما يجعله أكثر منتج للديزل الحيوي في العالم، ولأعضاء الاتحاد الأوروبي حرية منع حوافز ضريبية لتضجيع استخدام الوقود الحيوي، ومن المظهر أن تشهد آسيا استخدام المزيد من زيت النخل في إنتاج الديزل الحيوي مع عدم منتج وتيسير المثل مع ماليزيا بإعادة زراعات جديدة.

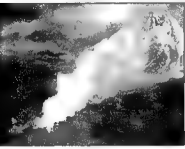
ويقول مسؤولون في الصناعة أن المزيد من القدرة في الصين سيتم تحويله لإنتاج الإيثانول رغم جهود بكين لكبحه ضد الشيعة ومنع أسعار الغذاء من الارتفاع، وتبحث الصين أيضا استيراد المزيد من الباتات من الهند من قوافل إنتاج الإيثانول، وإلى تاييلاند، يتوقع مسؤولون في الصناعة قيام 13 مصفنا للإيثانول نهاية صوم 2007 مقارنة مع مصنفين فقط الآن، ومن ثم فإن طلب تاييلاند على المصنفين قد يخلق إلى ثلاثة ملايين طن من العام القادم من مليون وأحد هذا العام، ويقول مسؤولو صناعة أن صناعة الإيثانول الأسترالية تنمو بسرعة وقد تزدن استخدام الوقود، الأمر الذي سيقلل الكميات المتاحة لتصدير، حيث يقدر مجلس الجيوب الأسترالي أن صناعة الإيثانول في البلاد ستستهلك 12 مليون طن من الحبوب سنويا كإدخال عام.

لكن هناك تكاليف كبيرة جديدة لشعر الحركة بين الغذاء والوقود الحيوي على محاصيل العالم المحدودة، حيث يهزم العلماء تقدما في طرق جديدة لاستخراج الإيثانول من المخلفات النباتية مستخدمين السيلان لإنتاج الوقود، وتاريخه الكثير الفاضل على حاله، وذلك كما قلعت مصر في تجربتها إنتاج إنتاج الوقود الحيوي من مخلفات قش الأرز بدلا من حرقه.

وقال بيتر توليب رئيس وحدة مصادر الطاقة المتجددة في وكالة الطاقة الدولية، "إن تكاليف إنتاج تلك الأنواع من الوقود الحيوي قد لا تتجاوز 25 سنتا لتر الواحد مما يجعلها ذات قدرة كبيرة على المنافسة، الأمثلة هي أنه يمكن علينا الاستثمار في تقنيات الجيل الثاني تلك، لديها الفرصة مناسبة للوقود التقني على المدى البعيد".

كيفية أخرى

ولم يتسبب الوقود الحيوي في ارتفاع أسعار الغذاء فحسب بل دخلت التعديلات إلى أبعد من ذلك، فقد أكد خبراء بيئيون من خلال ثلاث دراسات حديثة أن وكالة الطاقة الدولية، يمكن أن يحد حدوث التغير المناخي للوكب الأرض في الكثير من الحالات بشكل مائل، ويوجد الباحثون في الدراسات التي نشرتها مجلة "ساينس" الأمريكية بمجلة "توموسيك" فيستونر اند فوكس، "أن زراعة نبات الذرة والشعير ونخل الأرز بشكل واسع وفي غايا إلى إنبات غزارة احتباسية أكثر مما يتم توفيره من الوقود الحيوي المتخلص من هذه النباتات، لأن إنتاج الوقود الحيوي يتطلب بكميات غزارة مادية وتحويلها إلى إنبات زراعية، وأوضح المروفيسون ويلكروينز الحاصل على جائزة نوبل الكيميائية أن الأسمدة المستخدمة بكثافة



محمد شيرين النجار

رئيس مجلس إدارة مجموعة شركات النقل البحري



ضمن المؤتمر المستحدث والتي أفرزت وصاحبت إنجازات التطوير والتحديث في قطاع النقل البحري ومع عرض شامل ومتكامل لكافة الخدمات والمشاكل التي تواجه الموانئ وشركات الملاحة والسفن المصرية وملاكها والحاويات وغيرها من الخدمات كانت لنا هذه الفرصة وهذا الحوار مع المهندس محمد شيرين النجار رئيس مجلس إدارة مجموعة شركات النقل للنقل البحري لتعريفه الواسعة وبإضاءة الموانئ في مجال النقل البحري وماضيها الحافلة الكريمة في مجال الملاحة والتي أخذت وابتكبت جولات حياتها.

موقوفات تواجه السفن المصرية،

بدلاً من الموانئ مع المهندس محمد شيرين بسؤال محير وأصعب فلانها الآن وهو 11

خدا لا يرفع علم مصر على معظم السفن المصرية بالرغم من امتلاكها لمصريين؟

قبل أن نتطرق إلى سبب عدم رفع علم مصر على السفن المملوكة لمصريين يجب أن يكون لنا ولقاء مع عدة موقوفات والتي بدورها تكلف عبء أمام السفن المصرية وهي بداية التفتيش البحري وعبء السلامة والتي من شروطها أن السفن لا يزيد عمرها عن مشهورين عاماً في البضاعة وخمسة عشر عاماً في الركاب ويأتي القانون على كامل ملاك السفن خاصة من هذا الشرط وتطبيقه نظراً لعدم وجود تمويل يمكنه لسمعة وتجهيز هذه السفن بشكل جيد وعلى مستوى عال ومن المؤسف أننا لا نجد تلك البنوك التي تملئ هذا الدعم المادي بشكل كافٍ وذلك أيضاً لعدم وجود بنك ملاحية متخصصة. وإذا فُرض المستثمر لا يجد تمويل خارجي ولا يجد البنك الذي يدعمه ويستأجر إلى الاستثمار الملاحية، فمن الصعوبات التي يواجهها المستثمر أيضاً تقييد السوق فضلاً عن القيود التي تفرضها جهات أخرى كسعر في الموانئ 180 دولار واليوم أصبح سعر الطن 780 دولار وهذه تكلفة على المالك وإذا فُرضت يتمثل بتكاليف السوق بنفسه وبالرغم من ذلك فهو ملزم أن تكون السفن جديدة ومجهزة.

ومن الموقوفات أيضاً تصفح تطبيق القانون التجاري مع أي مستثمر يقع في تنكاسه، فلي سبيل المثال أن أكاد سفن مدبولي لباك بائنتين أو كلاً من مليون دولار وعند حدوث مثل هذا التضرر أجد أن الدعي الإشتراكي يصدر أمر بحبس وأجد نفسي في النزاع مع المجرمين والخارجين عن القانون وأتهم حينئذ بإعذار ليل الدعي.

ولو أمادى فرصة لكي أنفض مرة أخرى يوقفتي الجيش مع المجرمين ولماذا أصبح القانون مدمر - من يملأ السفن التاجر مهما كانت مهنت معرض للمكسب والمسارة وأنا خفا بأنه تعرض للفسادة وأصبح السوق خدع وهذا جازم فلا يجب أن نجد منهم مع المجرمين وتنادي ناهية حينئذ الجرائم الصغار، وتوجيه له الكفافة.

وعندما يصبح هذا التاجر العلية في يد الصفافة يعتبر هذا مدمر شاملاً بالنسبة له حيث أن كل فتهه أن حظه تضر في السوق بينما في الدول الأوروبية عندما يمتد التاجر تنقي له الجهات المعنية بكل احترام وتقدير وتحاول فهم أسباب تعثره مع وضع حلول وإيجابيات للملاحة وإذا كان معظم رجال الأعمال المصريين يهيمون إلى الخارج وذلك نتيجة للاضطراب المالي لا نجد له أية مساهمة من الوفيف أن الدولة تشجع المستثمرين المصريين ويعتبر المستثمر الأجنبي له كل الصلاحيات والإحتياجات من المستثمر المصري.



حوار
إيمان عبد الله

وهذا وجهنا في قطاع الضمان فوجدنا التوكيلات الملاحية كلها أجانب وأما أسسها بل يربون ترك الملاحة للأجانب! ونحن نعمل لديهم، أنا أرى أنه من الأفضل أن أرفع علم أجنبي وسأفعل في كل مكان دون مشكلة وأترك بعرضي كاملة دون أية موقوفات، وذلك لأن العلم المصري يضع السفينة في مشاكل كثيرة مثل قوانين البيت أو حرب طائف السفينة ولهذا أتجنب رفع العلم المصري.

بالإضافة إلى عمليات التفتيش العشوائية التي تحدث من هيئة السلامة وبعض المالكات يوجد بها شيء من التفتيش فهم أصحابهم الأولى من المبرة السلام 98 التي غرقت فيها من يوقفوا هذا التصرف لأن البحر الأحمر له طبيعة خاصة.

يعتبر خط البحر الأحمر خط فقير حوالي 2 مليون راكب سنوياً، ومعظم الركاب من المصريين الغالية والبضاعة الصاين وراء لغة العيش وهم مستعدون لتقبل وتحمّل أي شيء بأمل الحصول على فكرة سفينة وذلك تجدهم أي الكاف داخل الجرافات وفي الطرقات والنتيجة حدوث حادث مثل ما حدث في العبارة وأنتي لا أحب أن أتطرق لموضوع الغرق لأن فيه غرابة كثيرة جداً.

وإذا بحثنا من المسئول عن المشكلة في موضوع العبارة فأتأني أن كل ملام وليس ممنوع إسماعيل وهذه ولا الأكاديمية ومنها بالرغم من وقوع جزء كبير من السفن على عاتقها وكذلك هيئة السلامة فمن الضروري أن تتغير أشياء ولكن ولا ترى إلا أن من دون المستوى المطروح بالرغم من الجهود المبذولة لأنه ليس من الممكن وجود عبارة وبدرجة أولى من خط البحر الأحمر وتوعية الركاب كما قلنا من التأني البضاعة. ولذلك نحن نتأني بوجود عبارات مشددة بطريقة معينة ولا عبارات

قيمة ذوو كفاءة جيدة وأن تتناسب مستوى الركاب، وكذلك لابد من توفير أطقم مدربة لأننا نتعامل مع ركاب معظمهم غير قاطنين على القارة وأسلوبهم وطريقة حوارهم مختلفة. ولكن نجد الترتيبات المتجسدة من سفينة جيدة ومجهزة وأطقم مدربة ويرخص سعر الفكرة هذه معادلة تكاد تكون مستحيلة. وذلك لأن النقل المائي على ماله أي عبارة على خط البحر الأحمر لا يمكنه أن يتفوق على تجهيزها لمستوى المطلوب وهذا يفرضه إلى تقليل مستويات الصيانة وكفاءة الأطقم وتوعية الأكل.. الخ.

وهذا بالنسبة للبحر الأحمر والأسطول المصري.

فلوأنى؟

ما رأيك بثقائنا المصرية وهل هي مجهزة التجهيز الكامل أم لا؟

مرت الموانئ المصرية بفترة طويلة جداً من الإهمال وبعد هذا حدثت طفرة كبيرة خلال الثمانين سنوات المنسية ولكن والى التطوير لم يكن مديراً فرائداً كافية لنجد مثلاً أن في ميناء الإسكندرية التفتيش والفراسات تمت على أساس إزلة العديد من المخازن ولم ينشئ خيراً مخازن جديدة حدثت إزالتها والهور في ساحات التفتيش المكشوفة. من أجل زراعة أشجار داخل المياه، والحقيقة التي قمت بزيارة الصعيد من الموانئ في العالم لم أرى في حياتي أشجار في ميناء غير ميناء المصري.

تعتبر المصريات التي انطلقت على تلك الأشجار والحدائق تعتبر إقراراً لمدال العام، ومحطة إسكندرية عندما تم إنشائها في الستينات كان الغرض منها التعامل مع الركاب المعتد على ركوب البحر و هذه التوعية من الركاب ومن الخطوط اقترضت وفي الملاحى كان يوجد (خط مارسيليا - خط خفا - خط الانفيا - خط بيروت - خط قبرص - خط تركيا). وأن الوضع تغير وأصبح الطيران هو الوسيلة السائدة ويعتبر التخطيط لم ينظر بغير ثاقبة نحو السوق السميحى البحرى في مصر.

الحاويات؟

تعتبر الاستثمارات الحاويات ومحطتها معرضة للخطر بعد دخول الشركات الأجنبية 99

بالنسبة للحاويات ومحطتها فهو موضوع خطير وشائك لأن الشركة القابضة للنقل البحري والبرى تمتلك ثلاث محطات حاويات (إسكندرية - دمياط - بورسعيد) وهذه المحطات كانت احتكارية ووزارة النقل تمتلك فيها بين (25%) في حسب المحطة وكان تواجدها فوجتها بمشروع شرق القاهرة على جنب إلى جنب من المستثمرين الأجانب وأصبح خط ملاحى كبير وسفر كثير للنساء للسياح للطلاب وأي فائض به بدء وينتج خطوط أخرى من ميناء بورسعيد. وهذا تسبب في إيداء بورسعيد ونزى الآن بورسعيد تفتد خطوط.

[illegible]

مصر إلى الأجانب .

وبالمسبة لمياط فحدث نفس الشيء عندما تعاونوا مع المجموعة الكويتية للإستثمار وهذا الإنفاق ثم من خلال وزارة النقل والتي هي شريكة أيضاً في محطة حاويات لمياط وحدث نفس الشيء في محطة حاويات إسكندرية وكانت وزارة النقل لها يد في ذلك مما أدى إلى ظهور محطة حاويات عملاقة نافست محطة حاويات لمياط وفي إسكندرية ظهرت محطة الحاويات المينائية نافست محطة حاويات إسكندرية .

السفينة فيتقيا تعيد إحياء
أول تجربة التفاف بحري حول إفريقيا



بجربلتها حول أفريقيا على امتداد قناة السويس والساحل
الشرقي لأفريقيا وسوف تحاول الإبحار إلى رأس الرجاء
الصالح وسوف تستمر صعودها إلى الساحل الغربي
لأفريقيا قبل العودة إلى البحر المتوسط لإكمال دورتها
السوية في مدينة الإسكندرية في مايو 2009 .

وقد غادرت البعثة من جزيرة أرواد بسوريا في أغسطس 2008 ولم تلبث حتى شرعت

ازھواج خط السكة الحديد

دعوة لزيارة بريطانيا

مركز مصر بالنسبة للتجارة الخارجية

متحف الآثار البحرية

ارتفاع عدد السائحين الفرنسيين

النقل بالحاويات نظرة عامة على عام 2007

أحمد كامل مدير التسويق بشركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع

تستمر معدلات النمو في نشاط نقل الحاويات بالزيادة في مناطق كثيرة من العالم بالرغم من ارتفاع أسعار الطاقة والخوف من حالة الركود التي يشهدها الاقتصاد الأمريكي التي بدأت تلقي بظلالها على صناعة النقل البحري. ومن المتوقع أن تظل معدلات النمو على مستوى العالم ثابتة حول نسبة 7% حتى عام 2015 بحسب ما ورد في (Container Management) إصدار يونيو 2006



إهتمامات عالمية

يبدو أن الزيادة الغير مسبوية في أعداد الحاويات المتداولة قد ألقي الضوء على الإمكانات العالية لأولى الموانئ حول العالم ، وعلى الحاجة المتزايدة لوجود موانئ حاويات جديدة وإلى التوسع في الموانئ الموجودة . كما زادت الطلب على المعدات الحديثة اللازمة للتعامل مع الجديد من سفن الحاويات . يحتاج الدول النامية إلى إستثمارات مائة لإنشاء موانئ حديثة، بينما تعاني الدول الصناعية في أوروبا وأمريكا (و التي تتداول مجتمعة حاوية واحدة من كل خمس حاويات يتم تداولها في العالم) من تأخر العمل في محطات الحاويات تحت الإنشاء نظري حد إلغاء مشروعات بالكامل (بحسب مجموعة APM Terminal) ويوم ذلك إلى عدة عوامل ، الأمر الذي قد يؤدي إلى تأخير زمن المشروع إلى عشر سنوات كاملة (من زمن بدء التخطيط للمشروع وحتى إتمامه) .

أرقام لها معنى

من الإحصاءات والأرقام التي وردت بإصدار World Top Container Ports 2007 يمكن إستخلاص بعض الإنتاجات السائدة في المجال ، فمثلا نجد أن عدد 63 ميناء 120 ميناء حاويات في العالم حققت نموا بنسبة أكبر من 10% عام 2007 .
- حقق ميناء بيروت أكبر نسبة نمو في العالم (59%) حيث بلغ إجمالي التداول 948 ألف حاوية مكافئة .
- شهد العام 2007 نسبة نمو قدرها 11 % عن العام السابق وذلك لـ 120 ميناء في العالم .
- أربعة موانئ صينية ضمن أفضل خمس موانئ أداء على مستوى العالم .
- أكبر انخفاض كان من نصيب ميناء Taranto بإيطاليا (-15%) يليه ميناء Charleston بالولايات المتحدة الأمريكية .
نادي المليون حاوية ،
- 56 ميناء حاويات تداول كل منها أكثر من 2 مليون حاوية مكافئة .
- عام 2007 تداول 4 موانئ جديدة لمجموعة نادي المليون حاوية و هي ، Chinnai ، Dammam ، Callao ، Marseille .
- شهد التصنيف العالمي للموانئ الحاويات أعضاء جدد وهم Yingkou بالصين و Beirut لبنان Valbaraiso شيلي و Mersin تركيا و Shuweikh بالكويت .

ونظرة عامة على مختلف المناطق حول العالم نلاحظ أن .
في آسيا ، تأثرت التجارة بدرجة ما بالزيادة في أسعار البترول وتراجع الاقتصاد العالمي ، وقد شهدت موانئ الحديوت بآوروبا (28 ميناء) زيادة نسبتها 13.5 % تصل إلى ما يقرب من 74.5 مليون TEU .

مع هذا التباطؤ في النمو نتيجة الزيادة في أسعار السلع الفولاذية وأسعار الطاقة تسود حالة من الترقب تميزها بالإشارات السياسية التحذيرية الخوف من أن المبالغة في رد الفعل يمكن أن تؤدي إلى زيادة المخاوف أمام حركة التجارة العالمية ، في محاولة للسيطرة على الأسعار ، والتدخل تشديد الإقتنان و التي يمكن أن تؤدي إلى تهديد خطير لحركة التجارة العالمية و التي ستؤدي إلى معاناة الموانئ من نقص الإمدادات .
وعلى الجانب اللشغالي فإن هذه الظروف تتبع الفرصة (أمام بعض الموانئ لتحصين إمكاناتها وتطوير معداتها لمواجهة التحديات التي قد تواجهها في المستقبل ، على سبيل المثال إعداد إدارة جديدة ، إعادة النظر في الإستراتيجيات الطويلة والإعداد لقيادة الموانئ إلى بر الأمان في مواجهة الأزمات الاقتصادية .

في الولايات المتحدة الأمريكية : شهدت الموانئ الأمريكية معدلات نمو متواضعة (الأقل خلال السنوات الست الماضية) حيث بلغ متوسط النمو أقل من 1% ، وقد عانت موانئ الساحل الشرقي عام 2007 من تراجع في حجم التداول بمقدار 6% عن عام 2006 .
وتشير الأرقام على أن حجم التداول سيستمر في النمو خلال عام 2008 ولكن بمعدل أقل بسبب التراجع الذي يشهده الاقتصاد العالمي ، ومن المتوقع أن تظل أرقام الحاويات الواردة ضخمة نتيجة لتسارع الطلب على السلع من جانب المستهلك الأمريكي .

في أوروبا : واصلت موانئ الحاويات الصينية العشرة (14 ميناء) تحقيق معدلات نمو مرتفعة بلغت في 2007 في المتوسط ، و زادت من 104 مليون إلى 122 مليون حاوية مكافئة ، مستفيدة من معدلات النمو المتواضعة (2%) التي حققها موانئ هولندا كيركج .
في أمريكا اللاتينية : شهدت موانئ الحاويات الهامة بأمريكا اللاتينية معدلات نمو بلغت 14% في المتوسط و بلغ حجم التداول 15 مليون حاوية مكافئة . و قد حققت بنما أكبر معدل نمو (32%) في حين إنخفض معدل النمو في ميناء Puerto Cabello بنسبة 1% في حين حققت الموانئ البرازيلية عدد 6.5 مليون حاوية مكافئة بمعدل نمو قدره 7.2 % عن عام 2006 . و قد حقق ميناء سانتوس التصيب الـ (2.55 مليون حاوية مكافئة) أي ما يعادل 93% من إجمالي حجم التداول بالموانئ البرازيلية .



الصغير . Container Management July 2008

Year	Rank	Volume (TEU)	Change (%)
2003	1	265,787,872	
2004	1	303,143,811	+ 14%
2005	1	335,311,666	+ 10%
2006	1	373,235,748	+ 11%
2007	1	419,374,547	+ 12%

لماذا غضب

عندما أهدرنا دماء شهدائنا في البحر مع العبارة الإسلامية 98؟

الجزء الثاني

بقلم/ عبد الحميد مرسى عبتر المحامي بالنقض والدستورية العليا - وعضو اتحاد المحامين العرب



مازلنا تنساق وراء العواطف وطنين الإعلام الفضائي، دون أن نلمس أرض الواقع أو نرجع إلى صفحات الكتب، ونتمثال القانون البحرى بنصوصه العتيقة، بعد أن تراجع أعلام الخبراء المختصين للأسباب - سوف نذكرها بالتفصيل فيما بعد - شخصية وصالح خفية، ويحاول الإعلام أن يرمي المسؤولية - وله بعض الحق - لأنه لم يجد من يتصدى له ويقول الحقائق كاملة، لذلك سوف نتصدى خلال المقال نوضح القصور الشديد في القانون والتطبيقات العملية من خلال القضايا الحقيقية، فلم تكن قضية "عبارة السلام 98" سوى القضية التي قسمت ظهر الجبى، ولكن الحقيقة أن القضايا التي يقاسى منها "غرق أطقم عليها اسم" الرحالة" وليس "العبارة" تتشابه في هسماتها فنة عرفت في أوائل القرن العشرين بـ "عمال التراحيل" في القرى وكتبت عنها الأعلام الأدبية قصص أيدها الكتاب المصريين وقنאותها الشاشة المصرية في أفلامها، وكنت أتمنى أن يتناول الأدب المصرى والعربى (مشاكل البحارة) خلال كتابته لكن كل ما كتب عنه حتى الآن ليس إبداعاً ولكن صور مسوخة من شخصيات تناولت أعمال رومانسية للسينما المصرية، فلم تظهر هموم البحارة كما هي، ولم تجسد مشاكله في البحر أو البر ومن يخالط تلك المجموعة تزخر بأعمال لا تقل روعة وأثارة عن الأفلام التي تناولتها السينما المصرية في أفلام "الأرض" أو "الحرام" وغيرها من الأعمال الأدبية لكبار الكتاب.

لا تتجاوز مائتي جنيه أو يلجس مائتين الفوتون بسواء كانت المدة 238 أو 244 فإن كل منهما من قبيل الجنب وليس الجنائى وهو ما حدى بالنيابة العامة إلى إقامة الدعوى ضد 6 متهمين منهم رئيس مجلس الإدارة ونجله عضو مجلس الإدارة وقبطان العبارة سانت كاترين التى أمتنع عن المشاركة في إطلاق الصفياء أربعة متهمين ومن قبيل العبارة العارفة وكثير الصفياء البحرىين وكثير الهنسنجى وبهذين أن تم وتعد لها جلسة 6 يونيو 2006 وكان الإتهام الجرمى لهم هو التزاحش بالإعمال في إلقاء الأرواح التى راحت ضحية خطأ التمهين ولكن الزكأن الجرمية هنا لم تكن من خلال نص واضح وصريح في تكتليف قانونى محدد بل فقط حمل تكليف ملك السفينة في عمل شئ أثناء غرق السفينة سوى إبلاغ سلطات البحث والإنقاذ وهو ما تكتبه منه المحكمة أن إشارات الإستغاثة وصلت إلى علم السلطات قبل ملك السفينة وأنها لم تتحرك إلا بعد ساعات من الفرق فكانت كالتى : العبارة غرقت 3 صفياء البلاغ الرسمى للسلطات بعد 7 صفياء أول طائرة إقلاع تحركت الساعة 11.30 صباحاً.

فالتشريع المصرى لم يكلف مالك السفينة بدفع شئ ممدد وليس هناك شئ جنائى والتشريع العام يرى أن الأمر لا يخرج من قتل أو جرح شخص أو عدة أشخاص لأنه من قبيل حوادث السيارات وليس ركاب السفن والطائرات التى يجب أن يحكمها تشريع يراعى كل الإعتبارات مالك السفينة ليس هو سائق المركبة ومن ناحية أخرى فلما التطبيق العملى توصل إلى صدور شهادات صلاحية السفينة وماذا يمكن أن يحدث في الإستئناف هذا ما سوف نتناوله - ولكن الله في العمد القام

ورغم الجهد الذى بذل لتعديل القانون البحرى مازال البش يتصور أنه قانون محدد الأثر يحكم الملاحة في البحر وهو رطة معدودة المدة بما التصور المحدود هو الذى خلق مشاكل عديدة لم يستجيبها حتى الآن كبار التشريع والنيان المتخصصة في مجلس الشعب ذلك لأن أثر إختافن المصرى لا بد أن يمس الإيأس وأثر نزع القانون البحرى لا بد منه إلى النصوص ولا يمكن أن يحد على الأرض كما يتوهم البعض، وكما نودى منى قارنى البريز أن أطفى على أسرى لمستخلص حقائق ثامة تستطيع أن تشار عليها في نقاط محددة بالتالى أولاً أن الشق الجنائى في القانون البحرى ضيق بكاد لا يوجه له إلا 300 في مود معدودة وعلى سبون الحصر في النصوص التالية

(I) مادة 4/6: لعقوبة بالحبس مدة لا تتجاوز سنة وبغرامة لا تتجاوز 3000 جنيه أو إحداهما في حالة رفع السفينة المصرية التى ترفع العلم المصرى علم أجنبى بوجه الإتهام إلى مالك السفينة والزبان.

(II) مادة 3/7: لعقوبة بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تتجاوز 3000 جنيه أو إحداهما في حالة مالك سفينة الألفة الأجنبى الذى لا يحصل على ترخيص من الجهة الإدارية لمختمه، ومدد رفع العلم المصرى.

(III) مادة 3/8: حبس وبغرامة لا تتجاوز خمسة آلاف أو إحدى مائتين الفوتون لسلفن غير المصرى التى تعمل في مجال الصيد والقطر والإرشاد في المياه الإقليمية والأفالة الساحلية دون ترخيص بقرار من الوزير المختص، وأن يكون في حالة الترخيص لمدة زمنية محددة.

(IV) مادة 2/12: حبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تتجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو إحداهما من يخالف الحظر بنقل ملكية سفينة مصرية إلى أجنبى ومقابل أو بدون مقابل، ولا يجوز تأجيلها لأجنبى لمدة تزيد على ستين إلى بعد الحصول على إذن من الوزير المختص.

(V) مادة 2/57: حبس بالحبس مدة لا تتجاوز سنة وبغرامة لا تتجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو إحدى مائتين الفوتون البالغ الذى يقوم ببيع سفينة مصرية بيعاً إختفاري لأجنبى ما لم يتزل الدائن لمزتين في عقد البيع عن الزهن

(VI) المادة 136: عقاب بغرامة لا تقل عن 500 جنيه ولا تزيد على ألفى جنيه بوجه العمل الذى يخالف أحكام العمل الثالث (عقد عمل البحار) مع عدم الإخلال بنية عقوبة أشد تنص عليها القوانين الأخرى وتعدد العقوبة بتعدد من وقت في شلهم الجرمية.

تلك هي العقوبات التى يورد في القانون رقم 8 لسنة 1990 بشأن قانون التجارة البحرى عن سبيل الحصر والغريب أن الفصل الثانى (عقد النقل البحرى) - نقل البضائع - نقل الأشخاص) جاء خالٍ من أى شئ جنائى وإنما تناول التعويضات التى تسرى في حالة عدم تسليم البضائع أو التلف أو المير أو في حالة قتل الأشخاص الوفاة والإصابة وتكرى في تعويضات مدنية وليس جنائية.

وهو الذى حدى بالنيابة العامة في مجال المسؤولية الجنائية إلى اللجوء إلى قانون العقوبات بإعتباره الشريعة لعملة حيث تناول أدب الألال الجنائيات والجنب التى تحصل لأحد الناس (قتل والجرح والسرقة) بمصفة عمدة خطأ في موت شخص آخر بسبب إهمال أو روعة أو عدم احتراز أو عدم مراعاة القوانين والقواعد والأنظمة بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة

الأستاذ/ عبد الحميد مرسى عبتر

هينئ

الأستاذة / زينب جابر سالم

على إفتتاح مركز الدراسات الاقتصادية (E.S.C.) يوم السبت الموافق 8/16/2008 حيث حضره لفيف من رجال البحار ورجال القانون، ويترشح المركز بحضور الأستاذ/ علي عبد الرزاق رئيس الشق والقسم والإجراءات بمصلحة الجمارك والمادة وشيامة التفاتعات بمصلحة الجمارك حيث بدأ أولى البرامج التدريبية بدورة (إختصار الجرمي وإجراءات المرافق اللوجستية) وسيبدأ دورة جديدة على يد أطقم البحارة من (التشدين البحري وإجراءات تأمين الموانئ) وغير من الدورات العديدة وتنشئ المركز مزيد من التقدم والنجاح.

E-mail:lawayer_anbar@yahoo.com

الاستعدادات لجعل سفن الحاويات العملاقة

دكتور ريان / مـ دحت عباس خلوصى مستشار القانون البحرى بـمينا جـدة الإسلامى

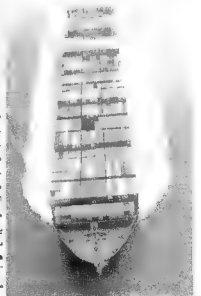


شاهدت السنوات العشرة الأخيرة ثورة فى صناعة وبناء سفن الحاويات، كما اشتد التنافس بين ترسانات بناء السفن فى بناء سفن حاويات أكبر وأكبر حتى وصل هذا التنافس اليوم إلى بناء سفن حاويات عملاقة. حيث تتنافس ترسانات سامسونج للصناعات الثقيلة SHI مع ترسانة هيونداي وترسانة دايو وغيرها من الترسانات على بناء سفن حاويات عملاقة تتحدى حمولتها 12000 حاوية مكافئة.

اليوم توجد أكثر من 150 سفينة حاويات سعتها 9000 حاوية وأكثر فى الخدمة تلك السفن التى تسمى Mega Vessels. منذ عام 2007 توجد لدى ترسانات بناء السفن طلبات لبناء سفن حاويات عملاقة سعة (12000) أنشئ عشرة ألف حاوية مكافئة فما فوق سيتم تسليمها فى عام 2011. هذه الزيادة فى أحجام وسعة سفن الحاويات يتطلب استعدادات فى مجالات متفرقة فالعاملين مع الحاويات فى الموانى فى حاجة إلى التدريب على كيفية التعامل مع هذه السفن وتسييرها وإمبارتها قواعد تأمين البضائع Cargo Securing manual فى حاجة إلى تطوير لأنظمة شهادة بمستوى الحمل الذى سيجعل فوقها (ISO Standard). فى هذا المقال سنتولى دراسة حالة تبين لنا دواحي القصور التى هى فى حاجة إلى المراجعة من أجل الاستعدادات لجعل سفن الحاويات العملاقة.

حادثة السفينة آنا بلا

فى فبراير 2007 وقع حادث لسفينة آنا بلا Anna bella ومحمولتها من الحاويات فى البحر الحادى مكافئة أى أن سفينة الحاويات موضوع هذا الحادث تملك بكثير من حمولة 868 الحاويات التى تستعمل خلال عام 2011. كانت السفينة آنا بلا تقوم برحلتها المادية المنتظمة حيث غادرت ميناء أنتويرب فى 23 فبراير متجهة إلى هلسنكى، وبعد ميوهرا قبال دخلت بحر بلطيق مبحرة بالسرعة التى كان لها (وكانت حالة البحر آن ذاك متوسطة) متجهة إلى ميناء القصور، وبعد ظهر يوم 25 فبراير كانت مزارات السفينة على سرعتها ولكن زادت سرعة الرياح ووصلت حالة البحر إلى حدود "gale" قوة 8/7 بطوريت. فى ذلك الوقت كانت السفينة تفرل بشدة هائلا وعرضيا. عندما تم تخفيض السرعة لتقليل من تأثير الدوامة ولكن فى نهاية نفس اليوم أبل عندما انخفضت سرعة الريح تم زيادة سرعة السفينة إلى السرعة القصوى مرة أخرى ، فى اليوم التالي المساعة 8.30 صباحا أمر ريان السفينة بمعالجة حالة البضائع وهل أثير سوء الأحوال الجوية عليها وأسفرت المراجعة عن أن رصة من رصات البضائع كانت عبارة عن حاويات 30 قدم فى عرض رقم 3 ويوجد مائة بناية على اتجاه مقل العنبر. كان ارتفاع رصات الحاويات سبع رصات من الحاويات 30 قدم الثلاث رصات العلوية منها كانت حاويات صهرجية تتعوى على مادة butylene (IMDG 2.1) مصنعة درجة 2.1 وفى مصفلة خفزة (رقم الأمم المتحدة 1012) ويعد متفجرة كما ذكرت عالية وقد ألقاها بعض القاذف نتيجة الضغط الواقع عليها والاهتزازات التى تعرضت لها نتيجة برفلة السفينة العلوية والحرسية. أخذا فى الاعتبار أن السفينة كانت مزارات مبحرة تتأخر الاحتياطات والتدابير اللازمة للمعالجة فى سلاسل القاطم وتبشيره. وعندما وصلت السفينة آنا بلا إلى حدود ميناء هلسنكى صعدت السلطات على السفينة لفحص الوضع على السفينة ومسمى ما تشككه من خطورة لما تحصله من مواد خطرة ونظر القاري في مخازن السفينة من مقللة أقله بالنسبة لطلب السلطات من ريان المسعينة سفينة ميناء هلسنكى وأن يتجه إلى ميناء كوتكا شرقا بمساعدة خوراء الإقفاص جميع هذه السفينة واجهتها السفينة آنا بلا ولكن لحسن الحظ لم تقع مشاة لهذه السفينة.



الجعل بمستوى جودة الحاوية

إذا كان الحادث السابق قد وقع لسفينة حاويات صغيرة نسبياً بالنسبة لكر حجم وحمولة سفن الحاويات المبحرة Mega vessel التى تجر اليوم حول العالم فلم تتعدى حمولة السفينة آنا بلا 868 حاوية. ماذا سيكون الوضع أو تكرر هذا الحادث مع سفينة حاويات حمولة 12000 حاوية فى غياب إيجاد طريقة عالية يمكن من طريقها لمخططين الشحن والمتعاملين مع الحاويات ومخزنيها التعرف على مستوى جودة الحاوية وقدرتها تحملها نوزر رصات الحاويات التى فوقها ويقتار الضغط الواقع عليها. فى الحادث السابق تبين عدم وجود طريقة لتفريق المتعاملين مع الحاويات بين مستوى تحمل الحاويات السفلية الوزن الذى سيجعل فوقها يقل بعدد من مستوى الجودة المسموح ISO Standard فى تصميم الحاويات السفلية حيث أظهر التحقيق فى الحادث أن الحاويات التى تحملت (على فاع السبع رصات من الحاويات) والتى سببت إكثار الرصات التى فوقها آن الزين. لمسوح فوقها كان 100.5 من ومع ذلك كان المعدل الواقع فوقها 191.22 طن. على أن هذا الحادث تتركب على جعل للمخططين والشحن وكبير ضباط السفينة بعدة المقلية وعدم معرفتهم بما عدم إتخاذ الحظر من عدم قدرة الحاويات السفلية التى كانت بين أقصى المسموح علاناً على تحمل تصنيف سبع طليقات من الحاويات فوق بعضها. كما تبين من هذا الحادث أيضاً أن العمل الواقع على الطبقة الثالثة من الحاويات التى تحملت كان يزيد عشرين طناً.

على ذلك يتعين على المتعاملين مع الحاويات من مخططين ومستقلين ومخزني وشاحنين الحاويات أن يكونوا حذرين أن مزارات هناك حاويات تستعمل اليوم وقوة تحملها لا تجوز والضغط فوقها يقل عن مستوى الجودة ISO Standard. يجب عليهم التعرف عليها موضوع عند التخطيط لمعاملات شحن الحاويات على السفينة وأثناء مراحل الشحن المحتملة لتحسب إمكانية تحملها.

قصور القواعد فى كتب تأمين البضائع

كما أن التطوير والزيادة فى الحجم جعلت السفن قد فشلت أيضاً الحاويات ذاتها ذلك أن شركة APL لديها الآن حاويات 53 قدم. كما أنها فى حاجة آنا بلا "كاتب تأمين البضائع" 30 قدم ولم تكن الحاويات من هذا الحجم مؤمنة كما كان العمل زائلاً بطبيعة الحال. لم يكن كبير ضباط السفينة متقناً ومتفوعاً على طريقة شحن وتوزيع وتأمين هذا الحجم من الحاويات وكذلك كاتل الخطابات الخاصة. المتعامل مع هذا الحجم من الحاويات فوق ذلك أن كتب تأمين البضائع Cargo Securing Manuel لم يعب كتيب تلميح هذا الحجم من حاويات وهناك مقر أساسى بأن يتم غرضة للمخاة الدولية shipping International Chamber of commerce وبالتعاون مع الصناعة فى تطوير والدخ على اقتراح قواعد السلامة أثناء التعامل مع هذا الحجم من الحاويات وتبشيره. يجب أن يكون كتيب تأمين البضائع شاملاً لجميع أنواع الحاويات على الشكل الذى يتواءم مع الحاويات مطبوعات جاهزة وجرعات سهلة من أجل تأمين البضائع.

أخطأ برامج الكمبيوتر

أشككنا فى حاجة آنا بلا أن برنامج الكمبيوتر المستعمل فى إجراء الحسابات وتحديد الوزن المسموح على طبقات الحاويات كان به خطأ (ذكرنا أن الحاويات التى كانت تحملها السفينة فى حاويات 30 قدم) حيث لم يتعرف على الحاويات 30 قدم وإذالك حاولها أوتوماتيكياً إلى 40 قدم دون ذلك نظر مشغل الكمبيوتر أو تخيلته بذلك. وكانت النتيجة أنه على ضوء (GM) إرتزاز السفينة إرتفاع 0.8 متر أظهر أن الوزن المسموح على

تأنيب الإستعانة بالجدسفة الحوادث العفلافة

طفاقت الكمبيوتر مع السبد مع 240 طن في جة أنه في الواقع 225 طن فقط وقد سرب خطا الكمبيوتر مع في زيادة الحمل على الرصوات السفلية لذلك من الغروس المستفادة من هذا الحدث هو وجوب أن يكون حذر الكمبيوتر المستعمل في إجراء الحسابات متعدد ومزدور بالخطبتن الخاصة شائين صناع السفينة وأن يتم تخزينه بقواعد كتيب تأنيب السفن.

عدم التأنيب مع هذا الحجم من الحوادث

أظهرت التحقيقات في هذا الحادث أن الحوادث 30 قدم لم تكن مؤهلة هذا بالإضافة إلى أن الحمل على رصوات الطوابق كان زائدا وقد تعدى الحمل المسموح به وكان كبير خضاب السفينة متأكدا مع شح وتأمين حاويات من هذا الحجم، هذا بالإضافة إلى أن كتيب تأنيب الصانع لم يبر في طفاقت النظميات الخاصة بالتعامل مع هذا الحجم من الحوادث. إذا أضفنا إلى ذلك أن الكمبيوتر لم يتكشلف هذا الحجم لوجود خطأ في البرنامج نجد أن كبير الضباط كانت تنصحه الكثير من المعلومات وأتت هذه النتيجة أن أجبرت السفينة بإرتفاع مقياسات GM 1.86 متر بالرغم من أن كتيب تأنيب الضباط كان يسمح بالإجمالى حتى 0.8 GM فقط علوة على ذلك كانت مساهريج القاع المزوج السفلية محملة بالمسايرة إلى أن السفينة كانت جامدة بمعنى أن هذا الوضع يجعل درفة السفينة شديدة حيث تميل السفينة ثم تعود إلى وضعها المعتدل بسرعة. وقد أظهرت حسابات مستشاري بقاء السفن أن تأثير هذا الارتفاع الكبير للمقياسات (GM) قلل من قوة تحمل الحاويات للحمل الواقع فوقها إلى ما لا يقل عن 90 طن. وقد نشر كبير خضاب السفينة أن ارتفاع المقياسات هذا من شأنه زيادة تأثير ضغط الضباط العلوية على الضباط السفلية. نخلص مما سبق أنه يجب أن يكون الضباط الذين يعملون في سفن الحاويات متفكرين مع التعامل مع جميع أحجام الحاويات وأن يتم تدعيمهم على هذا التعامل.

فحص تشريب العاملين بالبحر

يقتصر أن السفينة لا كانت تعلم العلم البريطانية فالجبة التي قامت بالتحقيق في (MAIB) Marine Accident Investigation Branch وقد ولت التقرير الأنظار إلى عدة قصور بعضها يرجع لتشغيل السفينة وبعضها يرجع إلى عمليات التشغيل للسفن

وكذلك عمليات شح الحاويات وتأمينها. حيث نقرأ لسرعة عملية الشحن لم تتم عالية التشغيل للسفن أو شحن الحاويات وتأمينها على الوجه المطلوب بالرغم من أن الخططين للسفن من العاملين بالبحر كانوا لديهم المعلومات على التشغيل وتفاصيل أثن السفينة (كانت هناك سبع سفن من نفس درجة أتا بلا) فقد استعدوا على أن طاقم السفينة سيكتف أطوارهم في حالة ظهور أى مشكلة وتوقعوا أن كبير الضباط سيتعامل مع جميع تفاصيل الشحن والخطا قبل بدء الشح. في حين أن كبير الضباط لم تكن لديه الخبرة في العمل الذي يشغله كما لم تكن لديه أى إرشادات بالنسبة للتعامل مع الحاويات 30 قدم كذلك لم يكن لديه وقت كاف لإجراء المراجعة. لذلك أوصت لجنة التحقيق بضرورة وجود اتصال كده بين السفينة والعاملين بالبحر كما يجب أن يكون الطرقي على علم بالإجراءات الخاصة بخطة الشحن وتحميل الحاويات. لذلك يجب تشريب مخططي الشحن على التعامل مع الأعداد الكبيرة من الحاويات من أجل التمكن من تعديها عند الشح.

الخلاصة:

خلاصة ما سبق أن الزيادة في أحجام ومعاملات سفن الحاويات أسرع من الإستجابة لهذه الزيادة سواء بالنسبة لوجود حاويات في الخدمة الآن أو قرة تحميلها لأن من ISO Standard. ويجب التنبيه إلى ذلك كذلك ضرورة الإلتزام إلى مستوى حمل رصوات الحاويات وعدم الإرتفاع بها إلى عدد من الرصوات لا تتعدى الرصوات السفلية على تحملها. ونضيفه أنه بعد هذا الحادث يجب أن تكون الشفاعة خطتها وأخلف في إعتبارها الحاويات 30 قدم وتقليل أتا يزيد عدد رصوات طبقات الحاويات من ثلاث طبقات فقط. كما أنه يجب أن يكون الكمبيوتر المستعمل في إجراء حسابات الحاويات معتمد، وبضرورة إكمال التعديت على كتيب تأنيب الضباط الفعلي Cargo Securing manual بحيث يبين إجراءات تأمين الحاويات من جميع الأحجام وكذلك ضرورة تشريب طاقم السفن على حسابات الأعمال على الرصوات السفلية وأقصى إرتفاع مسموح به وتأنيب ذلك على إرتان السفينة. كذلك تشريب المخططين والشحن والعاملين على الحاويات على جميع الحسابات المتعلقة بالتحميل للسفن والرا على أثن السفينة.

كثافة السكان في الدول الأوروبية

كشفت دراسة مكثافة السكانية الأوروبية أن بريطانيا تستمتع أكثر دول أوروبا سكانا خلال 50 عاما متجاورة ألمانيا وفرنسا، وأن عدد سكان بريطانيا سيؤدي في 2060 بنسبة 96% عما هي الآن. وكان 77 مليون نسمة بدلا من 61 مليون. وتعتبر ألمانيا من أكثر دول أوروبا الأوروبية سكانا في الوقت الحالي حيث يصل عدد سكانها إلى 82 مليون نسمة. إلا أن هذا العدد سيوفر، بانخفاض عام سكان فرنسا ليصبح 72 مليون نسمة بفضل سياسة الإهتمام بالأسرة وعدم مراة العائلة.

إحلال وتجهيد الأهوسة

تم الإهتمام من إحلال وتجهيد كل من هويس اسلة الإضاضي بإستثمارات 230 مليون جنيه. وهويس وإفكره في الرياح الموهبي بتكلفة قروها 70 مليون جنيه، وسيتم الفتح للهويسين بعد التجهيد خلال اشهرات أيار أكتوبر.

النقاش السباحة خلال الدورة الصيفية

أظهرت الإحصائيات الرسمية الصادرة عن مصلحة السباحة الصيفية أن العاصمة الصينية بكين سجلت وصول 6.52 مليون سائح طوال فترة إقامة دورة الألعاب الأولمبية التي جرت في الفترة من 8 إلى 24 أغسطس الماضي، كما سجلت المواقع السباحية في المدينة عاقدًا بلغت 162 مليون يوان صيني (23 مليون دولار) كما استقبل كل موقع حش سبائي قياسي أكثر من 230 ألف سائح، وبدا إستقبال قياسي النصفه لجوهر حوالي 81 ألف زئيل بويًا لجهر محل الأشغال في 81 وكان سعر التفرقة 160 ألفية 3604 دولار (525 يوان).

إتصاف مصر للبرنامج الأوروبي

وافقت المفوضية الأوروبية بروكسل على ضم مصر إلى البرنامج الأوروبي لتشجيع التنمية والتصافية والإبتكار في الصناعة، وبذا تكون مصر أول دولة عربية تستفيد من هذا البرنامج، كما وافق الإتحاد الأوروبي على إنشاء شبكة مصرفية أوروبية للتكنولوجيا والإبتكار.

خطة متكاملة لترو الأنفاق

أعنى الدكتور أحمد خليل رئيس مجلس الوزراء إظهار البدء للحفر للعلاق كينياترا للعمل في الحلق المرحلة الأولى فقط الثالث الترو الأنفاق وأعلن سيادة من خطة متكاملة لتوصيل مترو الأنفاق لعمد الجديدة حيث سيتم إنشاء خط مترو سريع يمر بالطريق الدائري، وشكل الخط الجديد لترو الأنفاق محورا جديدا من الشرق إلى الغرب وهو اتجاه رئيس الحركة من مطار القاهرة الدولي وحتى وسط العاصمة أمتدادا إلى البلي والفيجة.

مشروع ياباني صناعي ضخم

يقام مشروع ياباني صناعي ضخم على مساحة 50.6 أكر متر مربع بالمنطقة الصناعية "الروسية" جنوب محافظة بور سعيد لتصنيع وتجميع المعدات الكروية لسفارات، ويصل حجم إستثمارات المشروع إلى 50 مليون دولار في المرحلة الأولى يصل إلى 3000 عامل.

مركبة لتناقل الجمركية

تقرر الإئتفاء من مشروع مركبة كالة للتناقل الجمركية على مستوى الجمهورية لأوان سبتمبر 2009 بتكلفة تصل إلى 10.5 مليون دولار. وقد صرح أحمد فرج سعودي رئيس مصلحة الجمارك المصرية بأنه سيتم البدء في إجراء جريب عمليات الإستغلال الجمركي من طريق المصالب التي من أن يكون من خلال خط المناقل الجمركية المنتشرة على مستوى الجمهورية على شبكة اتصالات إلكترونية واحدة.

أخبار ومحطات

توقيع اتفاقية التفر

صرح السفير جازم خيرت مندوب مصر الدائم لدى السفارة العربية بأن مصر وقعت اتفاقية التفر مع الاتحاد الأوروبي لثنى الاقتصاد والأعمال الملتحق من مجلس الوحدة الاقتصادية العربية. أكد السفير على أن هذه الاتفاقية اكتسبت أهمية كبيرة لأنها تأتي قبل أشهر قليلة من القمة الاقتصادية العربية التي تعقد بالكويت في شهر يناير القادم، هذا وقد أوضح زويك أبو بكر أمين عام الاتحاد العربي لثنى الاقتصاد والإصالح أنه - مركز للتعاون بموجب هذا الاتفاق دولة التفر

لا مضاير من الشروعات الأثيوبية

صرح الكتيب محمود أيو ترو وزير الموارد المائية والرى بأن مشروعات الأثيوبية التي يتم تنفيذها من أجل تحسين مستوى الدخل القومي والتنمية لا تمثل أى مضاير أو تأثيرات سلبية على صحة مصر من المياه، لأن هذه المشروعات تنفذ في إطار مبادرة دول حوض النيل، كما أن الوزارة تقدم من خلال مكتبها وخبرائها أوجه الدعم الفني والرمد الإقتصادية والبيئة لهذه المشروعات.



HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.



EBX

		VOY	Osaka	Constanta	Manila	Damietta	Jeddah	Singapore	Shanghai	Ningbo
EASTBOUND	Mass	014 E	21-Sep	26-Sep	27-Sep	02-Oct	08-Oct	18-Oct	21-Oct	26-Oct
	B. Pelangi Dua	070 E	28-Sep	02-Oct	04-Oct	09-Oct	13-Oct	23-Oct	28-Oct	01-Nov
	W H 608	004 E	12-Oct	16-Oct	17-Oct	23-Oct	27-Oct	06-Nov	11-Nov	16-Nov
	America	018 E	19-Oct	23-Oct	24-Oct	30-Oct	03-Nov	13-Nov	18-Nov	22-Nov

MED

		VOY	Genoa	Barcelona	Fos	Damietta	Jeddah	Port Klang	Singapore	Chennai	Shanghai
EASTBOUND	Kennedy	012 E	26-Sep	27-Sep	30-Sep	04-Oct	09-Oct	18-Oct	19-Oct	23-Oct	28-Oct
	Scala	003 E	08-Oct	11-Oct	14-Oct	18-Oct	22-Oct	01-Nov	02-Nov	06-Nov	08-Nov
	Iris	149 E	16-Oct	18-Oct	21-Oct	25-Oct	29-Oct	08-Nov	09-Nov	13-Nov	15-Nov

		VOY	Shanghai	Ningbo	Hong Kong	Chennai	Singapore	Port Klang	Damietta	Genoa	Barcelona	Fos
WESTBOUND	Scala	003 W	13-Sep	15-Sep	17-Sep	18-Sep	21-Sep	23-Sep	04-Oct	09-Oct	11-Oct	14-Oct
	Iris	149 W	20-Sep	22-Sep	24-Sep	25-Sep	28-Sep	30-Sep	11-Oct	16-Oct	18-Oct	21-Oct
	Efficiency	047 W	27-Sep	28-Sep	01-Oct	02-Oct	05-Oct	07-Oct	18-Oct	23-Oct	25-Oct	28-Oct
	Mosel	003 W	04-Oct	06-Oct	08-Oct	09-Oct	12-Oct	14-Oct	25-Oct	30-Oct	01-Nov	04-Nov

MEX

		VOY	Yokohama	Barcelona	Genoa	Fos	Damietta	Port Klang	Chennai	Lianyungang
EASTBOUND	CHOPIN	039 E	21-Sep	22-Sep	24-Sep	26-Sep	02-Oct	12-Oct	16-Oct	19-Oct
	STRAUSS	041 E	28-Sep	28-Sep	01-Oct	03-Oct	09-Oct	19-Oct	23-Oct	26-Oct
	WAGNER	137 E	05-Oct	06-Oct	08-Oct	10-Oct	16-Oct	26-Oct	30-Oct	02-Nov
	MOZART	041 E	12-Oct	13-Oct	15-Oct	17-Oct	23-Oct	02-Nov	06-Nov	09-Nov
	VERDI	010 E	19-Oct	20-Oct	22-Oct	24-Oct	30-Oct	09-Nov	13-Nov	16-Nov

FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

Alexandria Head Office: Tel.: 03 4840680 Fax: 03 4848326 E-mail: hmm@kadmar.com Website: www.kadmar.com



First Announcement September 1st , 2008 International Conference on "Coastal Zone Management of River Deltas and Low Land Coastlines" Alexandria, Egypt (March 6-10, 2010)

The Ministry of Water Resources & Irrigation (MWRI) of Egypt is organizing this uniquely Coastal Engineering Conference, in cooperation with other governmental institutions, through its Coastal Research Institute (CoRI), and National Water Research Center (NWRC) to capitalize on the initiative drive of the Maritime Academy (AASTMT), Costamarine Technologies (CMT) in Egypt and the Coastal Zone Foundation (CZF) in USA towards sustainable sea & ocean solutions.

The objective of the conference is to bring engineers, scientists, managers, government, local agencies and officials to address the outstanding problems associated with coastal erosion/accretion/subsidence occurring on shorelines of river deltas and low land areas being increasingly influenced by, manmade interference and global climate changes such as sea-level rise and increased storm activity. Another objective is to propose sustainable solutions to minimize and adapt to the adverse impacts in the framework of ICZ management.

International Co-Sponsors:

- (a) Coasts, Oceans, Ports, And Rivers Institute (COPRI) / ASCE
- (b) American Shore & Beach Preservation Association (ASBPA)
- (c) United States Geological Survey (USGS)

Conference Themes:

- (1) Geological Processes of Deltas and River Mouths.
- (2) Coastal Change Processes and Human Influence on Coasts.
- (3) Coastal Defense Restoration and Erosion Mitigation; Hard and Soft Solutions
- (4) Coastal Modeling and Risk Management,
- (5) Coastal and Beach Eco – Systems,
- (6) Dune and Wetland Management,
- (7) Coastal Contaminants and Disaster Management,
- (8) Impact of

Coastal Defense Systems on Ecology of the Coastal Zones, (9) Impacts of Climate Changes and Adaptation Policies, (10) Sustainable Coastal Management and Human Influence on Coasts, (11) Case Studies; Major Deltas of the World and Low Elevation Coastlines.

International Advisory Committee

Robert Wiegel, University of California, Berkeley; Billy Edge, Texas A&M University; S. Jeffress Williams, USGS; Jim Houston, US Corps of Engineers; Kate Gooderham, ASBPA; Nabil Ismail, AASTMT; Orville Magoon, ASCE/COPRI; Ismail Mubarak, Advisor to MWRI, Cairo. Executive Program Committee

I.El-Shinnawy, CoRI; M. Shreadah, Egyptian National Institute of Oceanography & Fisheries (NIOF); S. Monismith, Stanford University, CA; J. Dugan, University of California, Santa Barbara; Meg Caldwell, Center for Ocean Solutions, CA; S. Ilic, Lancaster University, Lancaster; W.E.Bijker, Maastricht University, NL; A.Ezeldin, American University, Cairo.

Tentative Conference Deadlines

Oct. 31st 08, Call for Papers; Jan. 16th 09, Abstract Submission; March 13th 09, Abstract Selection; June 12th 09, Paper Summary Submission; Aug 14th 09, Editors Comments; Oct 16th 09, Submission of Edited Summaries for the Conference Book.

Final papers will be submitted three months after the conference to the publication committee for review and to produce the conference proceedings. Interested authors in journal publication will be encouraged to submit their work to Journals of ASCE, NWRC (Egypt), Coastal Research, Shore & Beach and AGU or a single supplemental indexed journal issue will be made available.

For further information contact Professor Nabil Ismail at: nicoastmarine@gmail.com until further notice.

ميناء دمياط مستمر في مواكبة العالمية

www.dmp.gov.eg



توقيع العقد بين هيئة ميناء دمياط وجهاز الصناعات والخدمات البحرية ممثلة في الشركة المصرية لإصلاح وبناء السفن



كافة الظروف والأحوال الجوية كما أنه مجهز بأحدث معدات التشغيل وتبلغ سعة تجميع الزيت الثقيلة به 48 متر مكعب/ ساعة وتصل سرعته إلى 20 عقدة تساعد في سرعة التوجه إلى موقع العائثة . والقش الثاني مخصص لأعمال رباط السفن بالميناء وتصل سرعته إلى 8 عقدة وتبلغ قدرته على الشد حوالي 3 طن و هو من أحدث اللشعات التي تعمل بالوقود ومزود بجميع الوسائل المخصصة لحاوية السفن أثناء تراكبها أو مغادرتها أرضية الميناء.

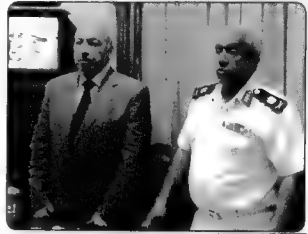
كما أضاف بأن انضمام النشيين الخدمة سوف يمثل إضافة لإمكانات الميناء وسوف تسهم في مساهمة الزيادة المستمرة في طاقة الميناء والزيادة المتوقعة في إعداد السفن الناتجة من إنشاء محطة الحاويات العالمية الجديدة وباقي المشروعات الجاري إنشاؤها بالميناء.

في إطار السياسة العامة لثورة النقل وتعمدا لتوجيهات السيد المهندس/ محمد لطفي منصور وزير النقل.

والتي تهدف إلى الوصول بالموانئ المصرية إلى أعلى مستويات الأداء واستمراراً في تطوير وتحديث وتعزيز إمكانيات ميناء دمياط والوصول به إلى العالمية.

فقد تم توقيع الاتفاق بين هيئة ميناء دمياط وجهاز الصناعات والخدمات البحرية .. ممثلة في الشركة المصرية لإصلاح وبناء السفن وذلك لشاء و توريد عدد 2 قش للميناء.

وقد صرح اللواء بحري/ حسين الهرميس رئيس هيئة ميناء دمياط بأن القش الأول مزود بأحدث وسائل مكافحة التلوث البحري ويتميز بالقدرة الفائقة على المناورة العالمية والعمل في



توقيع عقد بين شركة دمياط الدولية للموانئ وشركة شينا هاربر الصينية



مازال التطوير مستمرا في ميناء دمياط في إطار تنفيذ المشروع العملاق لبناء أكبر محطة حاويات في جمهورية مصر العربية والمتوقع وصول الطاقة الإستيعابية لها إلى 4 مليون حاوية مكافئة.

وقد تم توقيع العقد بين شركة دمياط الدولية للموانئ وشركة هاربر الصينية لبناء وتكثيف الممر الملاحي ليصل عمق الممر إلى 18 متر وعمق أرصفة المحطة التي يبلغ طولها 2300 متر إلى 17 متر وعمق دائرة دوران السفن إلى 17 متر، وذلك بتكلفة إجمالية قرابة الـ 200 مليون دولار تمهيدا لأن يصبح ميناء دمياط هم الموانئ المحورية في حوض البحر المتوسط.



YOUR
TRUSTED
PARTNER



الهندسية
للحاويات

ش.م.م



شحن وتفريغ

504 2398

نساء الزواج المحرم وسط إحصاء الفضائل

كل الحكاية عيون بهية!!



بيد أن قصة ذلك الزواج السرى قد انتشرت في كافة الأوساط بسرعة مذهلة كما انشغل الجميع، أصبحت أدق التفاصيل متداولة على جميع الألسنة وبين مختلف المستويات، وكانت الصدمة التي نزلت كالصاعقة على رؤوس الجميع أن ذلك الزواج السرى كان زواج بين "محارم" والعيا لقد ارتبط الطرفان في ظروف وملابسات كان الشيطان فيها هو سيد الموقف والحاكم بامرهم، كان طرفي تلك الزيجة المشؤومة على علم ووعي تام بأن ما يقومون به سيخلف لهما أسوأ العواقب حال إكتشافه، لكن كان رهانهما يقوم على أساس أن كل شيء مباح في هذا الزمان، حيث ما عادت هناك محرمات .. أصبحت كل الأبواب مفتوحة أمام كل من يحفظ ذلك الميثاق الشيطاني .. لقد أزيلت كل السدود وتحطمت كل القيود أمام قوة الباطل وجبروت الحرام، صيغت النظريات لتتطاول الحرام وتنتشر مبادئ الظلم وتثر بذور اليأس والإحباط، كان طرفي ذلك الزواج يمارسون الرذيلة على مرأى ومسمع من الجميع كان ظنهم بأن أحدا لا ينتبه لما يحدث وإذا حدث وتنبه أحد ما فحتما ولا بد أن ينال العقاب المناسب فكيف يجرؤ ويتنبه ويرى عورات أصحاب الرذائل ؟

لقد انتشر ذلك النوع من الزواج المحرم إنتشاراً عظيماً وسرياً في كافة الأوساط وعلى كافة المستويات ويظهر متباعدة ومتقاربة إلى حد مدعش وجيب فهناك من يدفع مائة جنيه وهناك من يدفع مليار جنيه؛ ولا عجب في ذلك على الإطلاق فكل مقام مقال !!

والسؤال الملح الآن ..
هل شعر الجميع بخطورة الموقف ؟ هل أيقن الجميع أن المركب قد تشرف على الفرق بين لحظة وأخرى ؟ هل إستيقظ النوام من نومهم ؟ بيد أن تفاصيل هذا الزواج السرى المحرم قد باتت قصة تلوها الألسنة، وهنا أذكر قارئى العزيز باننى قد تعرضت من قبل لهذه نوعية من الزواج وإنهذ النوع من المحرمات في كل من مقال وى أكثر من مناسبة وكنت دائم التحذير من أوجه العواقب التي من المحتمل أن تأتي على الأخضر واليابس في هذه الفترة الدقيقة من تاريخ البلاد .. الزواج المحرم والسرى الذي أقصده ليس زواجاً غريباً ولا زواج مسيار ولا حتى رواج متعة والتكايد هو ليس زواجاً رسمياً أو شرعياً، لكنه زواج ترعرع بعيداً عن الشريعة لكنه كان في أحضان المؤسسات الرسمية .. إنه الزواج القائم بين السلطة والثروة على أرض المحسوسة !! ولكن من تقدم أولاً وعرض الزواج من الطرف الآخر ؟ وهل كان هناك رفض أو مقاومة في البداية ؟ وهل كان هناك شهودا عنول ؟ وهل كان هناك مأون يتم إجراءات ذلك الزواج ؟ وما هو المهر الذي تم الإتفاق عليه بين الطرفين ؟ وما هي أتعاب المأون ؟

إن الإجابة على هذه التساؤلات والملاحظات سيقتع علينا أبواب جهنم أو سيقتع على شخصيات تلك الأبواب السبعة والعياد باله، لذلك لن أجييب على شيء من الأسئلة السابقة خصوصاً السؤال الخاص ب

"أتعاب المأون"
وهناك بعض الأسئلة التي ليس لها علاقة من قريب أو بعيد بقصة الزواج المحرم والذي اقتضيه أمره مؤخرًا بين " السلطة والثروة " ولكنها أسئلة وتسائلات تجول بخاطري بين السلطة والأخرى والحقبة لا أدري لماذا ؟

eldeehy@Yahoo.com

تكریم الإسلام للإنسان منذ تكوينه

تفغیة / وسام غنیم



أن مرحله الطفولة هي الخصب وأطول وأهم فترة يمكن للمربي فيها أن يفرس فيها المبادئ القومية والتوجهيات السليمة في نفوس وسلوك أبنائه فالفرصة متاحة والإمكانات متوفرة من فطرة سليمة وطفولة ساذجة وبراءة صافية وليونة مرونة وقلب لم يلوث ونفس لم تدنس. وفي هذا العدد سنعرض براءة الدين الإسلامي ومنهج النبي صلى الله عليه وسلم المستمد منه في التعامل والتربية مع الأطفال.



ويبقى عليه والقصد من التحذير أن يطمئن الطفل ويجهه أمنا على استمرار غذائه والعناية به وخاصة تحذيره بالتمسك بالبر الذي يرتفع فيه نسبة السكريات التي يتلذذ بها الطفل وفيه كذلك توترين على استعمال وسيلة غذائه الجيدة وهي لبن الأم بالتمسك فيها.

حدثنا إسحاق بن نصر حدثنا أبو أسامة حدثنا هشام بن عروة عن أمه عن أسماء بنت أبي بكر رضي الله عنهما أنها حدثت بريد بن أبي الزبير بمكة قالت خرجت وأنا مَنَمٌ، فماتت الشينة فزلزلت فبأه فلوحت بكاء ثم أتيت برسول الله صلى الله عليه وسلم فوضعت في حجره ثم دعا بكروهم فضمها ثم قلل في فمه فكان أول شيء دخل جوفه ريق رسول الله صلى الله عليه وسلم ثم حدثه بالتمسك ثم دعا له فركه، وكان أول مولود ولد في الإسلام فطرحوه به فركه فشدوا لأنهم قيل لهم أن اليهود قد سمروا فلا يزالون لكم "رواه الشيخين".

يرشد رسولنا الكريم الأبوين بأهمية الأذكار للأطفال

ويروى النبي محمد صلى الله عليه وسلم الأبوين إلى تحصيل الأذكار بالذكور لصمايته ويوعده من الشيطان وراثتها مما له صلاح لها.

فلا شك أن الدعاء مجلبة لكل خير وفيه شكر الرحمن الذي يزيد من شكره. قال تعالى: "لئن شكرتم لأزيدنكم" سورة إبراهيم.

ميراث المولود بمهره ولادته

قال رسول الله في حديثه الشريف:

لا يرث الصبي حتى يستعمل صاخرا قال واستأذنه أن يبكي ويصيح أو يطس "صدق رسول الله" رواه بن ماجه وصححه الألباني.

بأمر الرسول بإخراج الزكاة للطفل بمهره ولادته

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم "فرض زكاة الطفل في رمضان على كل نفس من المسلمين حر أو عبد أو رجل أو امرأة صغير أو كبير صاعاً من تمر وصاعاً من شعير" (رواه البخاري ومسلم وغيرهم).

يرحمه رسولنا الكريم الطفل ولو ولد زناً

من رحمته بالطفل وحرصه على أن يذهب راضياً من شيء أنه له جاءت المرأة الغمرية التي زنت رجلاً حتى ظلمت رجلاً وضعت رجلاً حتى ترضع طفلها ثم جاءت بالطفل بيده كسره خبز دليل على حقها فقال صلى الله عليه وسلم عليها الحمد (رواه مسلم).

يحتفل بالأطفال فيوسى بالعقيقة عنهم

وبالعقيقة فوائد كثيرة كما ذكر العلماء منهم إن القيم فهي قربان من الله تعالى وفيها تكريم والطلب والحب والشفقة لإتمام العلم وهو من القربات وهي تلك ارتباطاتهم مع الله تعالى والشفقة الوالدية أو شفاعة والدي له وأنها ترسيخ للسنن الشرعية ومحاربة خرافات الجاهلية وفيها إشاعة نسب المولود وغيرهم.

وأخيراً: ينبغي للإسلام أن يفرس فيهم راضياً فيهم وغير جائزة شرعاً وهذا يدل أن الدين الإسلامي دين راح كريم للإنسان منذ أن كان طفلاً في بطن أمه ويحث لنا رسولنا الصبيب ليرثنا ذلك علينا ونشكر الله على نعمة الإسلام والتي منحها لنا الله.

أولاً بالنبي محمد (ص) يدهو للأطفال وهم في أصلاب آبائهم

لا أدنى النبي من أهل الخائف يدهو عليه ملك الجبال أن يطبق عليهم الأشفيين بمكة عندهم قال النبي الكريم الرحيم "أرجو أن يخرج من الله من أصابهم من يدهو الله وحده لا يشرك شيئاً" كذلك يوشنا لطفه صلاح الآيين في المستقبل حيث تكون البداية ربابية لا شيطانية حيث قال سيدنا رسول الله "لو أن أحكم إذا أتى أهله قال بسم الله اللهم جنبنا الشيطان وجنب الشيطان ما رزقنا" يرد بينهما ولد لا يصيبه الشيطان أبداً.

ولقد أمرنا الله باختيار الصالحين والصالحات عند الزواج لتنتج جيل صالح إن فاد الله الشيء لا يعبئ.

رسولنا الكريم يدهو لهم وهم لطفه في رحم الأمهات

من مظاهر عناية الإسلام والطفل وهو في رحم أمه بأنه أمر بصرف ثلثه المرأة المطلقة ثلاثاً إذا كانت حاملاً وهذه الثلقة لأول جنينها وأيسر لأجلها حيث إذا سقطت نفقتها بثلاثها ثلاثاً ومن العتابة به ولقائه مما قد يثار على مصحته وهو في رحم أمه وإذا أبغى السالم إذا خلعت على جنينها أن تطهر في رمضان كإبراهيم وإسماعيل.

ومن مظاهر العناية بالطفل وهو في رحم أمه لتحويل العقيدة التي تستحقها إذا كان ذلك سلباً يثار على الخرافة أو يقضى عليه مثل قضية جهنم وقضية المرأة الفاعورة.

أذكركم الرسول الكريم لتزول الطفل من رحم أمه

إن لمسات "الولادة من أشق" الصلوات على الأم وجنينها لا فيه من اللطف والكرب وتكون الأم مكروية فيها كرها عليها ولقد علمنا الرسول (ص) دعاء يقال في هذه الحالات حيث قال دعوات الكروية: "اللهم يرحمك أرجو فلا تكن لي نفسى طرفة عين وأصلح لي شأني لا اله إلا أنت".

منزله الطفل المتوفى قبل تمامه عند الله كما ذكر لنا رسول الله

قد ورد بشأن السلف أحاديث تشر الصالحين من معاذ بن جبل رضي الله عنه أن رسول الله (ص) قال

"والذي نفسي بيده أن السلف ليجر أمه يسره إلى الجنة إذا أحسيت" أي سميت على فقهه.

أهميه الأذان الذي يؤذن للطفل المولود

من أبي قحافة قال: رأيت رسول الله صلى الله عليه وسلم أن يلمن إلى الحسن بن علي حين ولدت لطفة. وقال بن القيم رحمه الله: وسر التثمين أن يكون أول من يقرع سمع الإنسان كلمات التدا، لغوي التقسيم لكبرياء النبي وعظمته والشهادة التي أول ما يدخل بها في الإسلام ومعرفته من الشيطان وفر ويهوب من سمع كلمات الأذان فيسمع شيطانه ما يطفه في أول لمسات حياته.

الإسلام يهدى الأولاد من البشريات:

إن الأولاد نعمة من الله سبحانه وتعالى يهبها إن يشاء ويمسكها من من يشاء ولا كانت هذه النعمة تشر الوالدين يشرن للملاكمة بهم رسول الله صلى الله عليه وسلم في زوجاته كما قال تعالى: "يا أيها الذين آمنوا إن شئتم فليصحبكم زوجاتكم يفرجنكم منكم ولا يجنحوا بكم ولا يفرجنكم منكم ولا يفرجنكم منكم ولا يفرجنكم منكم" (سورة مريم).

وقالت من امرأة إبراهيم الجليل قال تعالى: "وأمرته قائمه فبشرناها وإسحاق ومن وراء إسحاق يعقوب" (سورة هود) ولأنهم من الله من نورهم من الأنثى لتتعالى هو الذي وهبها وكما وهب الذكر وأحييتا لتستمر الأذن بالذكور والأنثى مما فادنا "يتواتر من القيم من سورة ما يشترى أليكم سم من قوم أم يدهم في التزاد النساء ما يتكلمن" (سورة النحل).

النبي عليه الصلاة والسلام يحتفل بمولود بالتمه يدهو له:

- أولاً التحنن (هو مضع شيء يرضعه في فم المولود) ويضع ذلك الطفل ليتدرب على الأكل

كيف أعطت حرب 73 أعظم الدروس العسكرية

لإسرائيل ولكل البشرية!!

بقلم / ولاء حمزة

رغم مرور 35 عاماً على انتصارات أكتوبر إلا أنه سيظل هذا اليوم فخر لكل مصري وعربي. فحرب أكتوبر كان له الفضل في تغيير الفكر العسكري والإستراتيجي والسياسي في منطقة الشرق الأوسط من ناحية وتغيير نظرة العالم أجمع لقدرات مصر من ناحية أخرى بفضل جيشها ورجالها البواسل.. فإيهام وخداع العدو والتخطيط الجيد والسرية التامة كان له الفضل في إعطاء إسرائيل والعالم درس عسكري لا ينسى على مر الزمان والتاريخ. فكيف كان التخطيط والإعداد وكيف حققت الضربة الجوية الأولى مهامها بنجاح وما هو رأى المحللين العسكريين الأجانب في قدرات وإمكانات تسور مصر وضباطها.. كل ذلك سنتعرف عليه عزيزي القارئ عبر السطور القادمة.

• ما مدى نجاح الضربة الجوية الأولى بفضل تسور مصر الأبرار؟

ذكر المؤرخ العسكري جمال حمد في كتابه العمليات العربية على الجبهة المصرية أن اللواء محمد حسني مبارك قادة القوات الجوية يوم 6 أكتوبر في الساعة التاسعة والنصف صباحاً بدأ إلى اجتماع عاجل في مقر قيادته وألقى عليهم التهانئ لجملة الطياران المصري وطلب منهم التوجه إلى مركز العمليات الرئيسي كي يأخذ كل منهم مكانه هناك استعداداً لتنفيذ الضربة الجوية المنتظرة في الساعة الثانية بعد ظهر السادس من أكتوبر كان الهدف حينئذٍ التخلص أكثر من 200 طائرة مصرية من 20 مطار وقاعدة جوية في مختلف أرجاء الجمهورية وقد استخدمت في الضربة التي تركزت على الأهداف الإسرائيلية الجوية في عتق سيناء طائرات طراز ميغ 17 وميج 21 وسوخوي 7 وسوخوي 20 بن طريق الترتيبات الدفيلة والصلصات المسلحة التي أجرتها قيادة القوات الجوية ثم لهذا العدد الضخم من الطائرات بيور خطة المواجهة على القناة في لحظة واحدة.

و قد نجحت هذه الضربة الجوية في تخليق أمدائها بنسبة 90% ولم تدم القصفات على 5 طائرات مصرية في زمن القياسي حيث عادت الطائرات المصرية إلى الساحة الثانية وشرقين بلقطة بعد إعادتها من مهمتها خلال ساعات جوية محددة. أما عن القصفات الإسرائيلية الناجحة عن هذه الضربة الجوية فلقد لا وريد في المراجع المؤرخ بها هي - شل ثلاثة مرات رئيسية في مطاري الخليلييز تماماً بالإضافة إلى ثلاثة مرات فرعية وركست حوالي 10 مواقع طائرات صواريخ أرض من طراز ميغ وبوقلي مدمية وتدمير مركز القيادة الرئيسي على أي مرجع مرجع الإغاثة والشفيرة في أي مشيخ وتدمير عدد من مراكز الإرسال الإسرائيلية ومواقع الرادار وقد اشتركت بعض القاذبات الكتنيكية " 28 ل" في الضربة الجوية وركزت قصفها على حصن من حصون بارليف ووقع على الضفة الرملية شرق مينية در فراد وهو "حصن بولست الإسرائيلي".

- ونظراً لنجاح الضربة الأولى في تحقيق كل المهمات التي أسندت إلى القوات الجوية لذا قررت القيادة العامة لإلغاء الضربة الثانية والتي كان من المقرر القيام بها ضد العدو في نفس اليوم ولكن قبل الغروب.



• مصر في عيون أعدائها

فيقول بغيريد البازين رئيس الأركان الإسرائيلي آنذاك - بالنظر للفرق العسكرية بين مصر وإسرائيل عام 73 لم يكن أمام مصر أي فرصة لتحقيق أي هدف عسكري ضد إسرائيل حيث أن القوة العسكرية الإسرائيلية في هذا الوقت كان في أوجها خاصة فيما يخص السلاح والتكنولوجيا.

- وقال الجنرال " تانطوي موكي " استاذ التكتيك والجيش البريطاني أكد عدم الطيارون المصريون

في حرب أكتوبر 73 أسطورة السلاح الجوي الإسرائيلي ومن ثم قتلوا دور النباهات الإسرائيلية إلى الحد الأدنى خلال هذه الحرب.

- أما الكبارت "يامور اينيرج" قائد طائرة إسرائيلية قتال - أكد حاش الطيارون المصريون أقرس المارك الجوية صمنا وحقلاً السيادة في الجو في الوقت الذي كان فيه إسرائيل لا تتصور إمكانية أن تفقد سيطرتها على سماء الحركة.

- أما المحلل الأمريكي الشهير روبرت بوليا أكد في دراسته له تحمل أسم "دراسة تحليلية الإستراتيجية المصرية لحرب أكتوبر" لتحليل وتقييم التكتيك العسكري والإستراتيجية الحربية لحرب أكتوبر محللاً وتحليل وتوضيح نقاط الضعف والقوة في الداع الإسرائيلي والهجوم المصري السوري ثم الإشارة في هذه الدراسة (إث على إرفم من إبقاء الحرب بهيرمتين متتاليتين في مواجهة إسرائيل عامي 67/66 إلا أن ذلك لا يعني بلادة أنهم لا يبعدون فطن القتال والعرب فالعرب يستعملون شئاً أبوة ذات قضية يستطعون بجادة فبون الحرب في ظل القيادة المناسبة والقرينة السليمة والتخطيط الحكيم بهذا ما حدث في حرب أكتوبر حيث يؤكد بوليا أن المصريون كانوا يستعملون منذ تمكة 67 ويرى بوليا أن التفكير الإسرائيلي على تطوير القوة الجوية على حساب الطغايا والفرجات والملاح كان خطأ فاحشاً أحسن المصريون و أسرويون إستغلاله .

رئيس العمليات الأسبق : خدا وعطاء العدو ومام تحقيق الهدف المنشود

في حوار أجري من نوعه مع اللواء " عبد القم سعيد " رئيس هيئة العمليات الأسبق والمحافظ الأسبق لقطاع سيناء، حيث تحدث معه اللواء (عبد الوهاب عبد جبريدة لأخبار وأوسع اللواء عبد القم سعيد أن الهدف كلى تحقيق المعاجاة العدو حتى تحقق الإنتصار ويتم إتبع خستين تحقيق هذا الهدف أولاً سرية التخطيط حيث تم تكليف عدد محدود من الضباط للتخطيط مع مراعاة فيامهم برسم الفرائض وبيهم وليس بواسطة ضباطهم حتى لا يعرف عنها أحد كما كان الإستفسار عن العمليات كان لا يتم عن طريق الاتصالات المختلفة سواء السكينة أو اللاسلكية ولكن كان أبهم من الانتقال للمعمل على الطموح أمد الخطة الثانية كانت خسة الضراع وإيهاام العدو بعدم قدرة مصر على القيام بحرب وقد تم إبقاء العدو عن طريق الإبقاء بأن هاء سعى لحل القضية بالطريقة السنية كما أعطت القيادة العسكرية عن قديم عمة المصباح كما قام وزير الخارجية المصرية بدعوة وزير خارجية دولة أجنينة لزيارة مصر يوم 8 أكتوبر بجانب إجراء مشروع تدريسي القوات المسلحة كل ما حقق المجاهاة الإستراتيجية

ألقى اللواء عبد القم سعيد على ما قامت به لولة للأعداء

لحرب أكتوبر فقال أثناء حوارهم - إن الدولة استعنت بالحرب من

عده جوانب -

أولاً الجانب السياسي حيث أعادت العالم بقل لها حقاً مشروفاً في

إسترداد أرضها وأنها يوم أن تقبل تلك لن تكون متخضية للأرض

سواءً تم هذا بالقوة أو بالسلم -

ثانياً الجانب الاقتصادي فقد قامت الدولة بإنشاء للصنيع

وبراف حركة التجارة حتى يتوفر الدخل الذي يكفى لتلبية متطلبات

القوات المسلحة ولحماية الدولة من أي مخاطر اقتصادية قد تنتج من

الحرب بجانب إنشاء المستشفيات وتمجهرها بأحدث إمكانيات.

ثالثاً الجانب العسكري والذي سخر جهود في التدريب وإنشاء

الوفاق وتخطيط وتوزيع الألوار على القوات المختلفة.

وأخيراً اتبع الخطة من طريق إنشاء المخابرات والطرق والمواقع وشبكات اللاسلكي.

وأخيراً دفع الروح المعنوية للشعب والمواطني الأهم السند الذي يقف في ظهر القوات المسلحة.

مكذا كان الإعداد للحرب وهكذا كان الإنتصار وبوفا أبناء مصر البواسل الأبرار .

لحرب أكتوبر أكد الأعداء الكارثة الفجائية المصرية بعد سنوات الإنتصار تظل أعظم وأخطر

الحروب في النصف الثاني من القرن العشرين





إقترناشيوئال تدعوك للإيتسامة:

(ترأمن پخيان على أن من يقى تحت الماء أكثر من الآخر يدفعه للعشاء .. فلم يخرج أحد منهما حتى الآن)

نصائح للمرأة 2008 للإمارة



خلطة لتنعيم الشعر في ساعتين

- 5 - ملاعق مايونيز
 - 2 - ملعقة كريم بارشوت
 - 2 - ملعقة حمام زيت صبار
 - 1 - ملعقة نخل
 - 1 - ملعقة حبة البركة مطحونة
- نخلطهم مع بعض ونضعه على الشعر لد ساعتين ثم يغسل الشعر جيداً.

للحصول على بشرة صافية بدون حبوب أو بقع

- بياض بيضه + قطرات من عصير حامض
- مزج الخليط ثم يوضع على الوجه لمدة ربع ساعة
- ثم غسل الوجه بماء بارد
- ملحوظة: أثناء وضع الماسك لا تتكلمى أو تتنفسى كثيراً

الأطعمة التي تحرق الدهون

- فاكهة الكريب فريوت ويمكن أن يرش عليه سكر الريحيم
- الشاي الأخضر ويحرق من 70 إلى 80 سعر حرارى يومياً
- الأطعمة كثيرة التوابل حيث تحمك تعرق وتحرق الدهون
- لبن قليل الدسم / خالي الدسم
- الماء حيث يوصى بشرب 8 أكواب من الماء النافى
- القرعة حيث يوضع ربع ملعقة قرفة مع الطماطم فيقلل من مستويات السكر
- البروتين فهو يساعد على بناء العضلات وكلما زادت العضلات كلما أحرقت دهوناً أكثر.

أفقدى وزنك 4 كيلو في الأسبوع

- وجبة الإفطار : 2 قطعة توست مع كوب عصير خالى السكر أو قطعة جبن فريش في حجم البيرة
- وجبة الغداء : قطعة لحم أو صدر فراخ مع 3 ملاعق أرز أو مكرونة
- وجبة العشاء : بيضة مسلوقة أو فول في فنجان
- وأهم شيء المشى على الأقل ساعة يومياً وشرب المياه مفيداً جداً.

فئة العين الهمزة

- ملقة وصل + ملقة حليب
- يمزج الخليط ويوضع على العين لمدة 3 دقائق ثم يزال بماء بارد
- ثم توضع كمادات بماء الورد البارد على العين لمدة 5 دقائق

لزالة اسمرار الرقبة

- ملقة وصل + ملقة ليمون
- 8 قطرات زيت زيتون + بياض بيضه
- تدكش على الرقبة وتظل لمدة نصف ساعة ثم تغسل ثم ادكش الرقبة بكريم مرطب

خلطة سحرية لزالة الكرش

- شاي أخضر + نعناع أخضر
- قشر رمان / زنجبيل أخضر
- يلقى الماء ثم تصاف إليه جميع المقادير السابقة ويترك خمس دقائق يطبخ
- يشرب 3 مرات باليوم من نون سكر (بعد الأكل بساعة)
- والنتيجة تظهر بعد أسبوعين.

منوعات إلكترونية

كلمات لها معنى:

- لا يحدج لدماء .. وسطه خنوق
- راع والدك .. روعاك أبائك
- من في حاجة الحب .. يقاس بقدر حذقه

أحدث ما توصل إليه الطب:

لغة الفدا افلا تصب صفة الدم



" ادع النحل " هو أحدث علاج توصل إليه فريق من الباحثين الفرنسيين في علاج تصلب شفاف الدم الذي يعاني منه 80 ألف مريض في فرنسا والذي يقوى لتدمير الجهاز العصبي المركزي وذلك بدلا من استخدام الكورتيزون أو مضادات الالتهابات الأخرى. فالسمل الموجه في بروتين النحل يؤثر على الخلايا العصبية وينتشر هذا المرض بصورة كبيرة في بلدان أوروبا الشمالية حيث ينتشر بنسبة كبيرة بين السيدات الشقراوات ذات العين الزرقاء.



من فوائد عالم الحيوان:

" استخرج الأحياء 13 كرة جولف من معدة كلب من فصيلة إيرايدور بعدما ألتهمها أثناء اصطحابه في نزعات يومية على مدى شهر حول ملعب جولف باسكتلندا ، قتلت أسراب نحل في الصين ثلاثة أشخاص فيما قتل ثلاثة آخرون أثناء محاولتهم الإبتعاد عن تلك الأسراب وقالت وسائل الإعلام أن مشاهدة جملة بالمبيات من خلجان النحل اصطدمت بسيارة وتقلبت قرب القمم " جيلان " فانطلقت أسراب النملج حوم في مواقع الصابرة ..

اشكال الناس كأجناس الطير:

قال مالك بن دينار : لا يتفق ثنائى في عشرة إلا وفي أحدهما وصف من الآخر فان اشكال الناس كأجناس الطير ولا يتفق نوعان إلا لخاصية بينهما وقد ركن يومه حمامة مع غراب فجبج الناس من إتقافهم وليس في شكل واحد فلما شفا فإذا هما أمرجان فقالوا " ما هنا اتقفا "

رغم الذابح الإسرائيلية .. الأمل الفلسطيني أبداً لا يموت

رغم الذابح الإسرائيلية البشعة التي ترتكب يومياً ضد الشعب الفلسطيني لشقيق إلا أن الأمل الفلسطيني أبداً لن يموت . فقد ذكر جهاز الإحصاء المركزى الفلسطيني أن معدلات المواليد قد ارتفعت ووصلت إلى (1000) موليد شهرياً !! ووصلت تعدد فلسطين في نهاية 2007 إلى أكثر من 5 ملايين نسمة وأن عدد السكان الفلسطينيين قد يتساوى مع اليهود في إسرائيل البالغ عددهم 5.5 إسرائيلى بعد عامين من الآن خلال 2010 م.

عجائب وأسرار لفظ الجلالة:

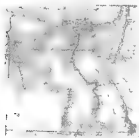
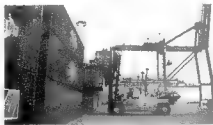
أثبت الباحث الهولندى " فان دير هوفن " أن قراءة القرآن خاصة حرف الـ " هـ " في كلمة الله تعالى أصعب الأمراض النفسية وتبيث على هذه الأعصاب كلمة " الله " بحروفها الخمسة لها فعل مذهش فقد النطق بحرف الـ ألف والعربية والذي ينطق من المنطقة التي تطل منطقة صدر الإنسان تكون البداية لعملية تنصيب تنظم التنفس والتي حرف اللام حيث يقوم بعمل وقف لمدة تقل عن الثانية وذلك بمثابة راحة يستند بها الإنسان لنطق ألفى وألقى الحروف وهو حرف الـ " هـ " بالعربية وهو الحرف الذى يربط بينتى الإنسان بالقلب وينظم ضرباته . وأختتم الباحث هذه الدراسة بذكر أن تكرار من يعانى من مرض نفسى أو عصبى لكلمة الله لاعداد تتراوح بين 10 ألف حسب القدرات يبعث على الهدوء .

حكمة العدد:

(عزيزي القارئ)
ملكك ما شئت .. حتماً ستقره كما جئت)

DCHC

DAMIETTA CONTAINER & CARGO HANDLING CO



FACILITIES

The Modern Terminal Community System

	Total Area	800,000 m2
	Container Berths	4
	Total Berth Length	1050 m
	Depth Alongside	14,5 m
	Container Quay Cranes	8
	Mobile Crane	6
	Rubber Tyred Gantry Cranes	10
	Forklifts	19
	Front loaders	18
	Reach stackers	6
	Reefer Plugs	50



DCHC has begun carrying out ambitious plan since 2006 by supplying two super post panamax quays followed by other two besides , taking action in making study to increase water depth along side the terminal quay to be 16 m. also, to increase the quay length to be 1450m

DCHC has achieved a rapid rates of growing, whereof 1.2 million TEUs has been handled
DCHC deal with the major International shipping lines

CMA-CGM, CSCL, HLC, IRISL, MISC, OOCL, APL, HSD , APL , NYK, MOL, HMM

We Do Our Best To Be The Best

Tel : +2057 2901001 - 2057 2901111 Fax : +2057 2907777 P.O. Box 34511 Damietta-Egypt

Email: damietta@dchc.com.eg - www.dchc-egdam.com



إيجيترانس

الخدمات وحلول النقل المتكاملة عالمياً

نحن نجعل النقل التجاري سهلاً وذا تكلفة فعالة وسرعة استجابة



فروع القاهرة: إدارة المبيعات والتسويق، ١٥ شارع أحمد هريسي - برج البربركي - المهندسين - ١٢٤١١ (مبانى)
للبيوت، ٢٣٤٤٨٧٨٧، (خط ١٢) موبایل، ٣٩٢٠٠٧٢، فاكس، ٣٣٤٤٧٧٨٥ - ٢٣٤٤٠٧٦١
بريد الكتروني: sales - marketing@egytrans.com.eg



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.



Marlot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الإسكندرية

شركة العامرية للمخازن الجمركية
AMRIA BONDED WAREHOUSES Co.



من أجل الشركات التي يساهم القطاع الخاص في إنشاءها بخلق فرص عمل جديدة والرفع من مستوى الإنتاجية والتميز في الخدمات المقدمة لهم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جمركي عام لتعمل على تغطية الطلب من مصر وسائر الإسكندرية خاصة موانئ الجمهورية الصاعدة
تمتلك الشركة أحدث معدات التداول المتطورة (الرافعات الشوكية أو الخفيفة ومواكبة التطور التكنولوجي لتطوير الأعمال) وسرعة والكفاءة العالية
الأيدي الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفع المدني لضمان سلامة مصالح عملائها
إدارة واعية ومهنية ذات خبرة كبيرة في هذا المجال ..

نشاط الشركة -

تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والتراخيص للعملاء
توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة
مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الفارغة والمملوءة
تخزين السيارات بجميع أنواعها والآلات والمعدات والسحب لأي إمكانية السحب الجزئي للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى

تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الطرغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير
استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة
تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة
بما مجمع جمركي متكامل لنمو الإجراءات الجمركية في أسرع وقت وبطريقة ممكنة متصلة بالحاسب الآلي لمصلحة الجمارك

موقعنا -

الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب)
القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Marlot

Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672

Fax : (03)4485675

Mobil: 012 394 2216

E-mail: ragabnet@intouch.com

الأداة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق
إسكندرية

القاهرة الصحراوي كينج مريوط - الإسكندرية

ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٠٣)

فاكس: ٤٤٨٥٦٧٥ (٠٣)

موبيل: ٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

ملتقى إشرافنا سنوياً



تم بجمدة الله زفاف الدكتور هيثم عادل
عبدالمصير الدكتور بكلية التربية الرياضية
على أخته هبة خليل الميسري ألف مبروك

من بابا صلاح الشريفي بقطاع النقل
البحري ألف مبروك للعروسين سألوى صلاح
الشريفي وعريسها الأستاذ/ أحمد بشير

توتال لوجيستكا تحتفل بإفطارها السنوي

أحتلت شركة توتال لوجيستكا للملاحة بالإفطار السنوي بقاعة مولاي بصادق المنزلة وذلك بحضور / تامر موسى المدير العام و/ محمد مصيلمي رئيس غرفة ملاحة الإسكندرية ورئيس شركة فينمار للملاحة و/ سعيد علي رئيس غرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر ورئيس شركة كوسكوم والمهندس/ مروان السماك رئيس مجلس إدارة شركة ميد ليفت والمهندس/ مدحت القلشي نائب رئيس مجلس إدارة شركة كادمار للملاحة وممثلين كبرى الشركات الملاحية هذا وبعد الإفطار إحتلت الشركة بتوزيع الجوائز على كل من ساهم وسعى في الإرتقاء بالشركة وعلى رأسهم / محمد مصيلمي والمهندس مروان السماك مع ذكر جهود العاملين بالشركة بجهود / ياسر المدير الإداري

ميروك الماجستير



تم حصول السيد/ أحمد محمود علي الجزيري على ماجستير إدارة الأعمال
من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري - ألف مبروك

رياضة وسباحة

بفندق ميريديان هليوبوليس

التقى مؤخرًا ممجى رياضة التنس على ملاعب نادي هليوبوليس الرياضي بمنطقة الشروق، تحت تنظيم "مارجريت خطاب" إحدى عضوات النادي ولأية تنس قديمة، والبطولة الودية اشترك فيها روان سيدات رجال من نوادي الرياضة بشانها الجمهورية، وكان فندق ميريديان هليوبوليس إحدى رعاية البطولة.



يظهر في الصورة التذكارية منوج فرج منير عام فندق ميريديان هليوبوليس مع مديري الفندق ومارجريت خطاب مع لاعبي البطولة.

حصل الأستاذ طارق نجل الريان أحمد رياض
على ماجستير إدارة الأعمال M. B. A من
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا بتقدير
جيد جدا

تهنئة بمناسبة حصولهما على دبلوم العلاقات
العامة بالهيئة العامة للإفتاء بوسعيد



ولاء السيد الخياط هدى وسام الدين



ميروك النجاح



ماجد الجندي

عيد ميلاد سعيد



حفيد مدير مكتب رئيس هيئة
ميثاء بوسعيد السيدة نعيمة
سعد محمد



سلمى سامح



يلا أحمد الجبالي



إحتفال الريان فاروق عيد
الوجود بعيد الميلاد الرابع
لطفه أنهم وسام

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

www.mscegypt.com

**m
SC
EGYPT**



Daring to be different

Hot Line 19673 (19 MSC)

Head Office: 55 Sultan Hussein St.

Tel: +203 4884000

Fax: 203 4884001

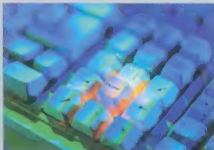
Customer Service 203 4884008



AMIRAL MANAGEMENT CORPORATION

From consultation and project management through to systems design, operation and support, AMC provides start-to-finish solutions and a single point of accountability to simplify and improve your business operations.

- Application Service Provider (ASP)
- Port Automation Systems
- E-Commerce Systems
- Infrastructure
- Support Services
- Security Systems



ORACLE CERTIFIED
PARTNER